

DIARIO DE SESIONES D S P A

DIARIO DE SESIONES PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

COMISIONES



Núm. 202

VIII Legislatura

Año 2009

OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

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

Sesión celebrada el miércoles, 1 de julio de 2009

ORDEN DEL DÍA

COMPARECENCIAS

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- 8-09/APC-000316. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar sobre la puesta en servicio de la línea 1 del Metro de Sevilla y previsiones sobre la ejecución de sus líneas 2, 3 y 4, presentada por el G.P. Popular de Andalucía.
- 8-09/APC-000417. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a petición propia, a fin de informar acerca de la puesta en servicio de la línea 1 del Metro de Sevilla.
- 8-09/APC-000434. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar sobre la entrada en servicio de la línea 1 del Metro de Sevilla, su incidencia en el transporte urbano en la ciudad de Sevilla y su entorno, y las previsiones en relación con las líneas 2, 3 y 4, presentada por los Ilmos. Sres. D. Manuel Gracia Navarro, D. Juan Antonio Cebrián Pastor, D. José Muñoz Sánchez, Dña. Regina Cuenca Cabeza, D. José García Giralte y D. Fidel Mesa Ciriza, del G.P. Socialista.

PREGUNTAS ORALES

8-08/POC-000117. Pregunta oral relativa a la conexión de la Ronda Oeste con la A-4, formulada por el Ilmo. Sr. D. José Antonio Nieto Ballesteros, del G.P. Popular de Andalucía.

8-09/POC-000133. Pregunta oral relativa a los graves problemas en la carretera A-348 en su tramo Torvizcón-Cádiar, Granada, formulada por la Ilma. Sra. Dña. María del Carmen Reyes Ruiz, del G.P. Popular de Andalucía.

8-09/POC-000337. Pregunta oral relativa a la construcción de pasos de fauna en el entorno del Parque Nacional de Doñana, formulada por los Ilmos. Sres. Dña. Susana Rivas Pineda y D. Juan Antonio Cebrián Pastor, del G.P. Socialista.

8-09/POC-000397. Pregunta oral relativa a la obra de acceso al puerto deportivo de Chipiona fase 2 CCA5011OEJ0, formulada por el Ilmo. Sr. D. Ignacio García Rodríguez, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

8-09/POC-000480. Pregunta oral relativa al Centro de Transporte de Mercancías de Linares, Jaén, formulada por los Ilmos. Sres. D. Fidel Mesa Ciriza y D. Juan Antonio Cebrián Pastor, del G.P. Socialista.

PROPOSICIONES NO DE LEY

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- 8-08/PNLC-000359. Proposición no de ley relativa al soterramiento de la autovía eje diagonal Úbeda-Estepa, tramo Martos-Cabra, a su paso por Doña Mencía, presentada por el G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.
- 8-09/PNLC-000071. Proposición no de ley relativa a las mejoras en la Autovía del Olivar a su paso por Doña Mencía, Córdoba, presentada por el G.P. Socialista.

8-09/PNLC-000005. Proposición no de ley relativa a los protocolos con las concesionarias de autopistas nacionales de peaje en momentos de emergencia, presentada por el G.P. Popular de Andalucía.

8-09/PNLC-000182. Proposición no de ley relativa a las barras en Punta Umbría, Ayamonte, Isla Cristina y El Rompido, presentada por el G.P. Popular de Andalucía.

SUMARIO

Se abre la sesión a las once horas, trece minutos del día uno de julio de dos mil nueve.

Comparecencias

8-09/APC-000316, 8-09/APC-000417 y 8-09/APC-000434. Debate agrupado de las comparecencias de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes sobre la puesta en servicio de la línea 1 del metro de Sevilla, incidencia en el transporte urbano en la ciudad y su entorno, y previsiones en relación con las líneas 2, 3 y 4 (pág. 5).

Intervienen:

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

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

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

Preguntas orales

8-08/POC-000117. Pregunta oral relativa a la conexión de la Ronda Oeste con la A-4 (pág. 18).

Intervienen:

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

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

8-09/POC-000133. Pregunta oral relativa a los graves problemas en la carretera A-348 en su tramo Torvizcón-Cádiar, Granada (pág. 20).

Intervienen:

Dña. María del Carmen Reyes Ruiz, del G.P. Popular de Andalucía.

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

8-09/POC-000337. Pregunta oral relativa a la construcción de pasos de fauna en el entorno del Parque Nacional de Doñana (pág. 22).

Intervienen:

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

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

8-09/POC-000397. Pregunta oral relativa a la obra de acceso al puerto deportivo de Chipiona fase 2 CCA50110EJ0 (pág. 24).

Intervienen:

D. José Manuel Mariscal Cifuentes, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

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

8-09/POC-000480. Pregunta oral relativa al Centro de Transporte de Mercancías de Linares, Jaén (pág. 25).

Intervienen:

D. Fidel Mesa Ciriza, del G.P. Socialista.

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

Proposiciones no de ley

8-08/PNLC-000359 y 8-09/PNLC-000071. Debate agrupado de las proposiciones no de ley relativas al soterramiento de la autovía eje diagonal Úbeda-Estepa, tramo Martos-Cabra, a su paso por Doña Mencía, y a las mejoras en la Autovía del Olivar a su paso por Doña Mencía (Córdoba) (pág. 27).

Intervienen:

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

D. José Manuel Mariscal Cifuentes, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

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

Votación: la PNLC-000359 es aprobada por unanimidad.

Votación: la PNLC-000071 es aprobada por unanimidad.

8-09/PNLC-000005. Proposición no de ley relativa a los protocolos con las concesionarias de autopistas nacionales de peaje en momentos de emergencia (pág. 24).

Intervienen:

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

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

Votación: rechazada por 7 votos a favor, 9 votos en contra, ninguna abstención.

8-09/PNLC-000182. Proposición no de ley relativa a las barras en Punta Umbría, Ayamonte, Isla Cristina y El Rompido (pág. 27).

Intervienen:

Dña. María Concepción Sacramento Villegas, del G.P. Popular de Andalucía.

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

Votación: rechazada por 7 votos a favor, 9 votos en contra, ninguna abstención.

Se levanta la sesión a las catorce horas, treinta y cinco minutos del día uno de julio de dos mil nueve.

8-09/APC-000316, 8-09/APC-000417 y 8-09/APC-000434. Debate agrupado de las comparecencias de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes sobre la puesta en servicio de la línea 1 del metro de Sevilla, incidencia en el transporte urbano en la ciudad y su entorno, y previsiones en relación con las líneas 2, 3 y 4

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Bueno, señorías. Buenos días.

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

Y, en primer lugar, permítanme que les dé la bienvenida a la excelentísima señora Consejera y a todos ustedes a esta sesión de la Comisión que celebramos en el mes de julio, que tiene un primer punto del orden del día, que es el debate agrupado de una serie de iniciativas relativas a la puesta en servicio la línea 1 del metro de Sevilla y todo lo que tiene que ver con la puesta en servicio también del resto de las líneas. Es un debate agrupado. La Mesa de la Comisión, reunida para convocar esta sesión, acordó sustanciar este debate con un solo turno por parte de los grupos, en el cual este Presidente, pues, será generoso en la intervención, en la dación de tiempo para que los portavoces puedan profundizar en el tema, un tema de enjundia y de importancia para los ciudadanos y ciudadanas de Andalucía y de la provincia de Sevilla. Y de esa manera vamos a sustanciarlo.

Si les parece, vamos a comenzar. Tiene la palabra la excelentísima señora Consejera.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, comparezco ante esta Comisión parlamentaria, a petición propia, y también a petición del Grupo Socialista y del Grupo Popular, para informar sobre la entrada en servicio de la línea 1 del metro de Sevilla, su incidencia en el sistema de transporte, y la previsión en relación con las líneas 2, 3 y 4.

He de manifestarles inicialmente que no cabe la menor duda de que el metro en Sevilla es una apuesta decidida, clara y contundente, por lo que es y significa la movilidad sostenible; una apuesta que se hace realidad día a día, y que significa también el compromiso de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de tener la sostenibilidad como seña de identidad y de luchar contra el cambio climático. En ese contexto, a nadie se le escapa que el proceso constructivo de la línea 1 ha sido un proceso arduo, complejo, debido entre otras razones a algo que, estoy segura, conocen sus

señorías, y son las dificultades que presenta el subsuelo de Sevilla, como el de otras ciudades andaluzas, para este tipo de construcciones. Y también, lógicamente, ese proceso ha sido arduo y complejo como consecuencia del importante reforzamiento de las medidas de seguridad, así como el resultante de las mejoras introducidas en los proyectos originales, tanto en el trazado y elementos constructivos como en la propia prestación del servicio.

Tengo que decir aquí que es cierto que se produjeron retrasos sobre los plazos originales de ejecución, no vamos a discutir eso, pero no es menos cierto que se concluyó el proyecto y todo el proceso constructivo sin tener que lamentar daños de importancia para las personas, las realmente importantes, tanto trabajadores como ciudadanos, ni para los inmuebles. Y hay que decir aquí que tuvimos, desde la complejidad de la obra, un convenio de colaboración con los sindicatos que ha ayudado a que se extremaran y se cumplieran las medidas de seguridad en la ejecución de la obra. Y lo que podemos afirmar ya es que hoy podemos disfrutar de una de las infraestructuras de transporte más modernas de España, incluso de Europa. Y me gustaría subrayar que ningún accidente grave, en 5,5 años de trabajo, más de diez mil empleos, y, por tanto, más de dos mil cien personas trabajando por año.

En ese sentido, hay que decir también que el metro en Sevilla, que es una apuesta decidida y de extraordinaria importancia, que cambia la movilidad en el contexto de la ciudad, es un proyecto en el que la Junta de Andalucía, el Gobierno andaluz, ha realizado un importante esfuerzo presupuestario. No hemos escatimado en recursos, hemos aportado los recursos económicos necesarios para hacer realidad un proyecto en condiciones de excelencia y de calidad.

Así, he decirles a sus señorías que la inversión inicialmente prevista en la oferta ganadora del concurso de licitación de la línea 1 ascendía a 461,224 millones de euros, incluyendo tanto las infraestructuras como las instalaciones y el material móvil. La inversión final, señorías, ha sido de 658'020 millones de euros. Hemos invertido, porque no hemos querido recortar, para hacer las cosas convenientemente bien, un 42'67% más. Los 196'8 millones de euros que se han añadido a la inversión inicial prevista han sido empleados íntegramente en mejoras, en esfuerzo en materia de seguridad, tanto para las personas como para los edificios, y en la resolución de las incidencias surgidas durante la obra. Se trata, principalmente, y señalo solo lo más importante, para no cansar a sus señorías, en la modificación del trazado de la línea en el municipio de Dos Hermanas, de acuerdo con su Ayuntamiento, y respondiendo —y quiero subrayar esto—, respondiendo a las demandas, a los planteamientos de la Universidad Pablo de Olavide, que, como todos ustedes saben, inicialmente hubo un acuerdo con la Universidad, que hubo, tras el cambio en el Rectorado, que modificar, y, además, también

fue, lógicamente, una modificación donde estuvieron de acuerdo, participaron y plantearon las asociaciones vecinales de la zona.

Aquí hemos invertido 64.599.000 euros. El cambio de ubicación de la estación Puerta de Jerez para preservar los restos arqueológicos, tal como se había planteado por Cultura, hallados en la calle San Fernando ha significado una mayor inversión, en una cuantía de 11.886.220,88 euros; los tratamientos de seguridad en el subsuelo para reforzar la estabilidad de los edificios y facilitar el paso de la tuneladora bajo la dársena del Guadalquivir ha sido otra importante inversión, y la construcción de un nuevo puente sobre el Guadalquivir en San Juan de Aznalfarache, que ha mejorado con ello el trazado y los tiempos de viaje, que ha supuesto 14.354.724 euros.

Las urbanizaciones de las calles afectadas por el metro, porque entendíamos que era obligación nuestra también mejorar el entorno urbano y hacerlo desde el diálogo habitual, el consenso y el acuerdo con los ayuntamientos —en este caso, con el Ayuntamiento de Sevilla, de Mairena del Aljarafe y de San Juan de Aznalfarache—. Estas actuaciones han sido especialmente relevantes en los espacios, en los barrios que necesitaban más intervención, como son el Barrio Alto de San Juan y en el barrio de La Música de Sevilla. Esto ha supuesto una inversión de 9.843.250 euros.

También tenemos que tener en cuenta las modificaciones de elementos constructivos, a solicitud de la Universidad hispalense y del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, de Adif, en la zona de San Bernardo, donde se produce intermodalidad del metro con el ferrocarril. Esto ha significado una inversión de 3.291.930 euros.

También hemos incorporado elementos de última tecnología en la prestación del servicio público de transportes, principalmente el sistema de puertas de andén. En algunas de estas cuestiones me gustaría también señalar que han participado sus señorías directamente, cuando se han hecho visitas y se ha visto que lo mejor era incorporar la última tecnología a nuestro metro.

En ese sentido, el sistema de puertas de andén para reforzar la seguridad de los viajeros ha convertido a la línea 1 del metro de Sevilla en la única línea de metro de España que dispone de esta tecnología en todas sus estaciones. Eso ha significado una inversión de 25.591.634 euros.

El sistema de operación automática de trenes —ATO—, necesario en función también de las puertas de andén, que aumenta eficiencia y puntualidad en los viajes, ha significado una inversión de 12.164.899 euros. La propia adaptación de los vehículos y los andenes a estos elementos, sin duda novedosos, ha significado una inversión adicional, y los tratamientos de seguridad incorporados sobre los que estaban inicialmente

previstos en el proyecto base, y en la oferta, por tanto, han significado una inversión en más de 13.521.937 euros. Y luego está la incorporación de videovigilancia en el interior de los trenes, además de estar presente, como saben sus señorías, en todas y cada una de las estaciones, que ha supuesto una inversión de 1.099.000 euros.

Como les decía, les reseño lo fundamental, para no cansarles en toda la relación que, además, a lo largo de esta Comisión, sus señorías van a tener, porque les vamos a hacer entrega de ella, de toda la información.

Todo ello ha incidido en el plazo de ejecución de la obra y ha hecho que se prolongara hasta 2009, y, si tenemos en cuenta que las obras se iniciaron en 2004, hemos tenido un periodo de construcción de cinco años y ocho meses. Por otra parte —les diré a sus señorías—, un periodo muy similar al de otras líneas de metro construidas en ciudades con un subsuelo de similares características al de Sevilla, como puede ser Oporto o como puede ser Londres.

La contribución —y me gustaría subrayar esta cuestión— de la línea 1 a la dinamización económica de Andalucía ha sido y es innegable. Lo cierto y verdad es que los 17 trenes que se emplean en la línea 1 han sido fabricados —no podemos perder de vista esta cuestión— por CAF-Santana en su factoría de Linares —Jaén—, con lo que ello supone de actividad industrial y de transferencia de tecnología para nuestra Comunidad. La contribución a la innovación tecnológica y la sostenibilidad también se refleja en algo importante, y es la producción de energía fotovoltaica en el espacio de las cocheras del metro.

Y, por supuesto, estos 658 millones de euros de inversión han repercutido positivamente sobre el empleo y sobre el tejido empresarial andaluz a través de las empresas que han participado en la construcción y las que actualmente hacen posible la explotación de la línea 1. De esta forma, he de manifestarles a sus señorías que, durante la fase de construcción, el impacto económico de negocio generado, sumando las inversiones, más compras, suministros y servicios contratados por la concesionaria, ascendió a 808 millones de euros, durante esos años de ejecución; el empleo generado en los 5,5 años ha superado los diez mil puestos de trabajo, y ha habido una media anual superior a los dos mil cien puestos de trabajo. Durante la fase de explotación —en la que estamos ya—, se han generado 305 empleos, que se mantienen en la actualidad. Hay que decir que 155 trabajadores pertenecen a la plantilla de Metro de Sevilla y 150 a las empresas auxiliares que realizan las labores de mantenimiento de la línea 1.

El volumen de actividad económica asciende a 20 millones de euros/año, entre los 14 millones de facturación de Metro de Sevilla y los seis millones que suman las empresas auxiliares externas, y hay que

decir también que ya el pasado 2 de abril comenzó la prestación del servicio de transportes en la línea 1, con 17 de las 22 estaciones previstas, puesto que también, como todos ustedes saben, las estaciones de Puerta de Jerez, Guadaíra, Montequinto, Europa y Olivar de Quintos, debido a las modificaciones que han sufrido, se pondrán en funcionamiento la primera semana de septiembre.

Sobre la situación actual de las obras que acabo de referenciar, que restan para la conclusión definitiva de las 22 estaciones de la línea 1, hay que decir que en la estación de Puerta de Jerez la obra civil está prácticamente concluida, y que, además, todos los trabajos en relación a obra civil van a concluir la primera semana de julio, donde se van a iniciar las labores de reurbanización del entorno de la estación.

Tenemos que decir que en agosto quedará despejada toda la zona ocupada ahora por el cajón de obras, y quedará restituido todo el viario público. También están ya muy avanzados todos los trabajos en el interior de la estación. Por tanto, solo resta para concluir definitivamente la estación de Puerta de Jerez algunos aspectos de lo que significa el trabajo interior junto a la obra que, como les decía, de reurbanización ya empiezan en la primera semana de julio.

En cuanto al tramo de Condequinto-Olivar de Quintos, que saben ustedes que tiene dos kilómetros de longitud, la obra civil está prácticamente concluida con un nivel de desertificación que supera el 95% de la inversión.

Los trabajos en curso en este momento se centran, como no podía ser de otra forma, en la finalización del montaje de vías que va a concluir también la primera semana de julio, así como en los acabados arquitectónicos de las estaciones. Por tanto, tenemos que decir que este tramo entra ahora en su fase final consistente en el montaje e implantación de los sistemas e instalaciones como son: electrificación, señalización y comunicaciones. Y, automáticamente, pues procederemos al inicio de la fase de prueba de los trenes.

Y, por último, quiero hacerles referencia a sus señorías de lo que significa la realidad, el balance de los tres primeros meses de funcionamiento, de todos estos meses de funcionamiento desde abril hasta el 21 de junio de la línea 1 del Metro.

He de decirles que desde el 2 de abril hasta el 21 de junio 2.571.120 viajeros han utilizado el Metro, que la media es de 31.655. Y, además, hay que tener en cuenta que progresivamente se van a producir avances que van a aumentar el número de viajeros. La inmediata: que a primeros de septiembre tenemos el resto de estaciones puestas en funcionamiento, con lo cual, vamos a llegar a un mayor número de población y vamos a incrementar los usuarios del Metro. Y, más a medio plazo, pues no podemos perder de vista la futura puesta en funcionamiento de los tranvías metropolitanos de Alcalá, Dos Hermanas y Aljarafe.

En este sentido, he de manifestarle que hemos tenido dos momentos significativos desde la puesta en funcionamiento del Metro: Semana Santa y la Feria de Abril, donde hay que señalar en Semana Santa tuvimos un pico en cuanto a la utilización, en cuanto a los usuarios, concretamente, el Domingo de Ramos, el 5 de abril, con 68.205 usuarios, y, en la Feria de Abril tuvimos el 1 de mayo 109.697 viajeros. Sin lugar a dudas, una cifra que hay que señalar y subrayar, porque los sevillanos apostaron por el Metro para ir a su feria a disfrutar. Y, en este tenor, pues hay que decir que fueron dos momentos que también hay que resaltar y reseñar lo que significó el esfuerzo del personal del Metro: estuvieron las 24 horas prestando servicio para que se pudiera llegar a la feria a través del Metro, desde lugares que han apostado por él.

En este sentido, tenemos que señalar y sacar una conclusión y es que durante la feria el Metro se erigió como auténtico modo de desplazamiento alternativo al vehículo privado dada la utilización masiva de este servicio.

Y hay algo más, que hubo dificultades. Sin lugar a dudas, ahora las reseñaré, pero una semana después, en las encuestas que se formularon a los usuarios, el 85% dijo que en la feria de 2010 volverán a utilizar el Metro, porque vieron que era un buen modo de transporte para llegar y disfrutar de la feria.

En ese sentido, también hay que decir que los 1.385 aparcamientos que se tienen en estos momentos fueron utilizados y siguen siendo utilizados de manera habitual por los usuarios del Metro.

Hay que decir que también ya podemos manifestar que desde la puesta en funcionamiento del servicio hasta estos momentos la frecuencia y los tiempos de viaje han mejorado. Durante la Semana Santa y la Feria la frecuencia media en hora punta fue de un tren cada 6 minutos y 53 segundos. Ahora mismo estamos ya en 5 minutos y 10 segundos y la frecuencia en hora valle ha bajado de una media de 11 minutos y 32 segundos a los 10 minutos con 17 segundos que estamos en estos momentos. Y el tiempo medio de parada de los trenes en cada estación ha bajado de lo que antes teníamos un minuto, más de un minuto, en principio, a la actualidad que de media tenemos 32 segundos.

Y me gustaría, llegado este momento, señalarles a sus señorías algo que nos parece especialmente importante y es que los usuarios del Metro han valorado extraordinariamente bien el sistema de billeteo de la línea 1 que suponía todo un reto puesto que es la única línea de Metro de España que tiene tarjeta sin contacto como medio de pago exclusivo.

Sin embargo, hay que señalar algo que también tiene relación directa con la acción en el marco de la Consejería de Obras Públicas y Transportes y es que el 49,34% de los viajeros de la línea 1 del Metro en estos meses de funcionamiento ha utilizado como medio de pago la tarjeta del Consorcio de Transportes,

que saben ustedes que es válida como medio de pago en el Metro, autobuses urbanos y metropolitanos y ferrocarril de cercanías; que ofrecemos a través de ella descuentos por trasbordo, y, que se ha convertido en la tarjeta, en el billete preferido en la ciudad de Sevilla. El 33,28% ha utilizado el bono-Metro; el 12,1%, el billete univiaje, y, el 4,96% el de ida y vuelta, siendo solo de 0,32% la tarjeta de un día.

Y hay que decir que en cuanto a las principales incidencias, quiero señalarlas, en el servicio en estos primeros meses, se han registrado seis incidencias con suspensión o modificación del servicio provocada o bien por avería de trenes o por fallos en el suministro eléctrico. Sumadas las seis incidencias representa un 0,7% del conjunto de horas en las que ha funcionado la línea 1 de nuestro Metro.

Durante este periodo, a medida que se han comprobado cuáles han sido las principales demandas de los usuarios, se han ido introduciendo mejoras en la línea 1, muchas de ellas dirigidas a fomentar igualdad de oportunidades en el acceso al servicio para las personas con discapacidad y quiero decirles que gran parte de las que se han incorporado vienen de las propuestas que hemos recibido, sensibles como somos a ellas, por parte de la ONCE, por parte de la Confederación Andaluza de Personas con Discapacidad Física y Orgánica que han visitado expresamente, previo a la puesta del servicio la línea, y también por parte de la Asociación de Consumidores y Usuarios. Han sido sus propuestas, pues, de un extraordinario valor para acometer mejoras en la línea 1 del Metro de Sevilla.

En este sentido, rápidamente señalaré, una: la instalación de asideros adicionales en todos los trenes para potenciar la sujeción de los usuarios que viajan de pie, el uso preferente de las puertas centrales del andén para personas con movilidad reducida y usuarios con bicicletas con su correspondiente señalización, la instalación de bancos en las estaciones ubicadas en el túnel preexistente, la incorporación del destino de cada tren en los paneles teleindicadores, etcétera, etcétera. Son muchas las que se han incorporado desde la sensibilidad a la participación que la Consejería tiene. Y en estos momentos, pues, lo que dicen los usuarios cuando les preguntamos, respecto de la línea 1, es que es buena, y destacan en su valoración, especialmente positiva, el sistema de protección de las puertas de andén, la configuración de las estaciones y la limpieza de las mismas.

La principal queja se centra en el servicio que se presta en las estaciones de la Universidad Pablo de Olavide y Condequinto. Saben ustedes que, para este tramo de la línea 1, existen la mitad de los servicios que para el resto, puesto que uno de cada dos trenes se queda en la estación de cocheras, mientras el otro completa el trayecto entero. Esto, ¿a qué se debe? ¿Por casualidad? No, hay estudios realizados que detectan la demanda de la zona, y, en función de la demanda,

lógicamente, se responde en términos de servicio. Y, en este sentido, este es el motivo por el que se produce el servicio de estas características.

Saben también que se han producido quejas vecinales —y termino, Presidente— sobre la repercusión de los ruidos en la zona de San Juan de Aznalfarache, que se va a solucionar, porque hemos ido reuniéndonos con todas las asociaciones de vecinos de todas las zonas de las estaciones del metro para escucharlos y responderles, con la instalación de pantallas acústicas. Y tengo que decirles que el metro contribuye de manera decidida a la lucha contra el cambio climático, porque si los usuarios de la línea 1 se siguieran desplazando en coche o en autobús producirían 14,8 millones de kilos al año de CO₂; sin embargo, la línea 1 solo produce una media de 7,9 millones de kilos. Quiere decir, un 40% menos, lo que resulta importante a efectos de emisión de gases contaminantes a la atmósfera. Y en ese sentido creo que también debemos sentirnos satisfechos.

Y ahora sí que concluyo. Los meses que el metro ha estado en funcionamiento, su línea 1, los ciudadanos dicen que el servicio ha sido positivo. Hay que decir que el volumen de viajeros es importante, que vamos a incrementarlo, y que siempre estamos abiertos a mejorar. Y yo espero que sus señorías puedan hacer propuestas, tengan iniciativas, que mejoremos de manera constructiva aquello que se ha venido realizando en la línea 1.

Y, en relación a las líneas 2, 3 y 4, yo ya les digo que por parte de la Consejería y el Ayuntamiento de Sevilla tenemos amplias coincidencias. En primer lugar, como ya saben que los proyectos están encargados, se están realizando, y en torno a finales de 2009, principios de 2010, los tendremos todos, tenemos coincidencia con el Ayuntamiento, con el que vamos a dialogar para llegar a un acuerdo definitivo, consensuado, para llevarlo a efecto y a cabo para ejecutarlos por tramos; tramos que tengan sentido por sí mismos, porque conecten con la línea 1, y por tanto estemos dando un mejor y un mayor servicio a la ciudad de Sevilla; tramos que atiendan a los barrios más poblados de Sevilla y, por lo tanto, nos dirijamos a más ciudadanas y más ciudadanos para que puedan usar este transporte de excelencia, de calidad, este transporte limpio y este transporte que es una seña de identidad en términos de sostenibilidad.

Muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Consejera.

Corresponde ahora a los grupos hacer uso de su turno de posicionamiento.

Tiene la palabra el Grupo Parlamentario Popular. Señor Raynaud, tiene usted la palabra.

El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señor Presidente.

Gracias, señora Consejera, por la información que nos ha aportado en relación a la línea 1, bastante más escueta en el futuro de las líneas 2, 3 y 4.

Y empezaré diciendo que desde mi grupo se valora muy positivamente todo lo que usted ha dicho, que haya supuesto desde el punto de vista de la mejora del transporte, de la satisfacción de los usuarios, del impacto económico, en el empleo, de la mejora social que supone la puesta en servicio de la línea 1 para Sevilla, su área metropolitana, yo diría que incluso para el conjunto de Andalucía. Por lo tanto, nosotros valoramos muy positivamente todo lo que usted ha dicho de positivo de la línea 1 del metro de Sevilla.

Pero después de su información, si me permite, yo le voy a hacer algunas puntualizaciones, algunas preguntas, en relación a datos y detalles que, a nuestro juicio, no han sido comentados por usted, que yo se los voy a concretar. Y en alguna respuesta, también, pues expresarle nuestro posicionamiento al respecto. Y empezaré de la misma manera que usted, en el mismo orden, por la línea 1 y su funcionamiento en estos meses que lleva ya de servicio. Y desde algunas cosas domésticas del funcionamiento de la propia línea, para luego entrar más en profundidad en lo que son los plazos y los costos de la línea 1.

No le he oído en su intervención, señora Consejera, y me gustaría que me contestara al respecto, si desde el punto de vista de la seguridad ya se ha llevado a cabo algún tipo de simulacro en el que hayan participado todos los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado, así como los bomberos de los distintos ayuntamientos. Ya sabe usted que este es un tema que nos preocupa, que ha sido objeto de preguntas en esta sede parlamentaria, y que además han sido los propios sindicatos de policía y de bomberos los que se han venido manifestando reiteradas veces sobre la ausencia de esos simulacros reales —los simulacros; no sobre el papel, sino *in situ*—, y que tengan perfectamente preparados a nuestros Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado y a los bomberos, en caso de algún percance. Por lo tanto, me gustaría que me dijera si se han llevado a cabo, cuántos, en qué fecha y con qué participación.

En segundo lugar, usted ha hecho referencia al ruido en determinados barrios, próximos a San Juan, barrio alto, y habla de pantallas. Ya nosotros también avisamos de que, según había dicho Ferrocarriles Andaluces y la concesionaria, se iba a producir el torneado y el amolado de las ruedas. Nosotros confiábamos poco en esa solución, así ha sido efectivamente. Hoy usted ha mencionado la palabra «pantalla», pero no el falso túnel, que usted sabe que eso sí que de verdad elimina, minimiza el impacto sonoro en la zona, y que ahora en el verano, con la necesidad de mantener los balcones,

las ventanas abiertas, pues verdaderamente se produce una situación insufrible para los vecinos. Por lo tanto, me gustaría que me concretara si, efectivamente, van a ser exclusivamente ampliación de las pantallas o si el sistema que se va a colocar definitivamente es el de los falsos túneles, que es lo que estaba previsto inicialmente en el proyecto.

Señora Consejera, me gustaría saber cómo están en estos momentos las negociaciones, si es que se ha llegado a hablar con el Ayuntamiento de San Juan de Aznalfarache. Usted ha hablado del rendimiento, del número de viajeros y de la necesidad de ir incrementando, lógicamente, la demanda del servicio. Creo que es importante que los accesos, los sistemas intermodales, las posibilidades de aparcar, pues, sean una realidad desde el punto de vista práctico. En San Juan de Aznalfarache, la estación San Juan Bajo tiene dificultades para el acceso de los vehículos de los vecinos de la ribera del Guadalquivir —Puebla del Río, Gelves, Coria— que pretendan llegar a esa estación y dificultades para poder acceder a ese aparcamiento intermodal de San Juan Bajo.

Igualmente, me gustaría conocer si está en plazo la obra del ascensor que comunica el monumento, la parte alta de San Juan, con la estación de San Juan Bajo. Le recuerdo a usted que tiene de plazo de adjudicación, según fecha dada por la propia concesionaria, el próximo 30 de diciembre de 2009. Eso, evidentemente, también va a facilitar el que los vecinos de San Juan, de la parte alta, puedan hacer uso del metro en la estación de San Juan Bajo.

También me ha hecho usted mención..., ha hecho usted mención a las diferencias o a la falta de servicio regular, entre comillas, en los vecinos en la zona de Montequinto. A pesar de la bajada de la frecuencia, en horas valle, en horas punta, de seis minutos a cinco, y de once minutos a diez, supone una bajada importante. Sin embargo, la respuesta ha sido, bueno, es que evidentemente no hay demanda. Yo le diría a usted que, evidentemente, los vecinos no pueden, de alguna manera, soportar lo que es el que no se haya entregado a tiempo el resto de estaciones de Montequinto. Probablemente, si estuviera en funcionamiento el resto de las estaciones, sí habría demanda, y, por lo tanto, no tendrían que estar sufriendo las consecuencias los vecinos de ese entorno, ¿eh? Es decir, no es justificación el decir «es que no hay demanda». Efectivamente, pero no hay demanda porque la línea no está contemplada y no se han puesto en servicio esas estaciones.

Por lo tanto, yo le pediría que se analizara, desde el punto de vista de... Ya quedan pocos meses, pero, evidentemente... Pocos meses teóricamente, si es que se cumplen esos plazos de puesta en servicio de todas las estaciones, y, a pesar de ello, pues sería bueno el volver a reestudiar y que no fueran los vecinos los que tuvieran que pagar las consecuencias porque el resto de las estaciones no está en fecha.

También ha comentado usted la fecha de apertura, que se mantiene para el mes de septiembre, de las estaciones que faltan, fundamentalmente la estación de Puerta de Jerez, de la que está muy avanzado el trazado de las vías, pero no le he oído mencionar la estación de Guadaíra. Es decir, ¿qué pasa con la estación de Guadaíra, que me parece que es la que tiene la correspondencia con la red de cercanías, y, por lo tanto, al haber ahí una correspondencia, yo creo que es importante? Importante porque supondría, evidentemente, también una aportación de viajeros, dado que se cruza con la red circular de cercanías. Quisiera saber si, cuando decimos que se van a abrir todas las estaciones para el mes de septiembre, ese «todas» incluye la estación de Guadaíra o Guadaíra y su correspondiente correspondencia con cercanías.

Pasemos, señora Consejera, a otros aspectos. Estos diríamos que son los que yo le anunciaba de lo que es el funcionamiento doméstico —por llamarle de alguna manera— de la línea 1, pero pasemos ahora a algunas cuestiones que desde mi grupo me gustaría precisar y conocer en relación a los plazos y a los costos.

Ya ha avanzado usted un dato: 658 millones de euros de costo, un 42% de desvío. Permítame, señora Consejera, que yo lo califique como un desvío escandaloso. El 42% de los costos, 197 millones de euros. Ahora, luego, entraremos y analizaremos la preocupación de mi grupo en relación a este dato.

Pero a mí la primera pregunta que se me ocurre, conocido este dato —que se me ocurre porque nos preocupa—, es cuánto va a aportar el Estado en relación a este costo final de los 658 millones de euros. Yo diría que esa es la pregunta del millón, que, en estos momentos, como responsable político, y como responsable, en este caso, desde la oposición, pero miembro de esta Cámara, nos parece que es fundamental, el conocer cuánto va a aportar el Estado de esta cifra inicialmente prevista de 461 millones de euros a los 658. Le estoy hablando en números redondos, porque he procurado tomar nota de las cifras que usted ha venido dando, pero la resta que me sale es un desvío de 197 millones de euros.

Dicho esto, también le hago la siguiente pregunta: Con independencia del convenio que en su día se firmó entre la Junta y los ayuntamientos, ¿van a aportar los cuatro ayuntamientos algo a la financiación del metro? Recuerde usted que, en el convenio que en su momento se firmó, había un 25% de aportación de los ayuntamientos. De ese 25%, el 75% correspondía al Ayuntamiento de Sevilla y el resto repartido entre los otros tres municipios. Queremos saber si, efectivamente, se mantiene el compromiso de la financiación en parte, completa, de los ayuntamientos a la obra de financiación del metro, y cuánto va a aportar cada uno de los ayuntamientos, si es que se sigue manteniendo ese compromiso.

También nos gustaría saber, señora Consejera, cuánto ha sido el crédito final del Banco Europeo. La

aportación del Banco de Crédito Europeo disminuía de una manera sensible lo que era la aportación. Servía, de alguna manera, de colchón al desembolso de la empresa concesionaria. Yo le pregunto cuánto ha sido el crédito en esa cifra final, cuánto va a ser lo que se ha obtenido del crédito, cuánto ha sido el montante del crédito del Banco Europeo, de esos 658 millones de euros.

Hemos hablado del plazo, de los retrasos y de los costos. Permítame, señora Consejera, que, en relación al tremendo retraso... Ya la Cámara de Cuentas, en su informe, lo hablaba.

Antes yo hablaba de un desvío escandaloso. Yo diría «el retraso verdaderamente impresionante», por mucho que se quiera comparar. Las comparaciones con los ratios negativos nunca son buenas. Con lo que hay que comparar siempre es con las cosas que se hacen bien. Hay que tomar como modelo las cosas que se hacen a su tiempo y a su costo, y no poner como ejemplo aquellas obras que, por los motivos que sea, se retrasan.

Yo, lo que no le puedo admitir de ninguna de las maneras es que usted me diga que, por motivos de calidad, de seguridad en el servicio, se retrasa la obra. Nosotros nos alegramos, y en su momento felicitamos, precisamente, al comité y a todos los integrantes de los sindicatos que tienen representación en la obra, los felicitamos, porque, afortunadamente, no ha habido ni una sola víctima; pero, señora Consejera, la calidad va, la seguridad va indisolublemente unida a la calidad del proyecto. Una obra es segura cuando se proyecta de una manera segura. Y permítame que se lo diga con todo el rigor del que tiene una pequeña experiencia de 30 años haciendo obras. Es decir, no puede ser justificación nunca lo que es la calidad y la seguridad en el retraso. La mejor seguridad que puede haber en un proyecto empieza por la proyección, por el proyecto, por incluir las medidas de seguridad en el proyecto. En un momento determinado, a lo mejor hay que incorporar pequeñas modificaciones, pero nunca como justificación.

Respecto a los costos, PUES yo le decía que, por la cuenta que he hecho, son 197 millones de euros de divergencia, de desvío. Usted nos ha hecho, si no una pormenorizada por la totalidad, porque lo ha hecho por no ser demasiado extenso, pues sí nos ha dado referencia de algunos de los motivos: el desvío en Dos Hermanas y Pablo de Olavide, el cambio en la Puerta de Jerez, la seguridad en el paso del río, el nuevo puente de San Juan, la urbanización de los barrios, la modificación en la estación de San Bernardo, las mamparas de seguridad en los andenes, el sistema ATO, la modificación de los andenes, sistemas de videovigilancia... Sumando todo eso, señora Consejera, en números redondos, 90 millones de euros. Hasta los 197, todavía nos quedan 100 millones de euros de desvío.

Yo le pregunto: ¿Quién va a asumir ese desvío? ¿Eso lo va a asumir la Administración? ¿Lo va a asumir el

promotor? De esos 197 millones de euros, ¿de cuánto es la responsabilidad de ese costo de la concesionaria de la empresa constructora? Esa es la pregunta importante. Un desvío importantísimo, pero, evidentemente, alguien tiene que ser responsable de los desvíos en el tiempo y de los desvíos en los costos, y, entonces, suponiendo, señora Consejera, que algo corresponderá a la concesionaria, ¿cómo se va a hacer ese pago a la concesionaria? ¿Aumentándole la dotación, la, diríamos, la cantidad prevista por parte de las administraciones? ¿Con más pagos? ¿Aumentando el plazo de concesión al inicialmente establecido? Porque no estamos hablando de una cantidad baladí. Estamos hablando de un desvío —usted mismo lo ha dicho— de un cuarenta y tantos por ciento, 197 millones de euros, casi doscientos millones de euros, que, evidentemente, tienen su importancia.

En relación al tema de la seguridad, del que usted ha hablado, y de los plazos, en sendas comparencias, tanto la Consejera anterior de la anterior de la anterior como el anterior Consejero nos anunciaron dos cosas. Primero, una auditoría en relación con la caída de la viga sobre la SE-30 —una auditoría anunció doña Concepción Gutiérrez del Castillo—, y una investigación sobre el socavón de la Puerta de Jerez.

Le pregunto, señora Consejera: ¿Tiene usted ya las conclusiones de esos dos incidentes de la obra —a mi juicio, importantes—? Yo le agradecería que, si es posible, nos hiciera llegar las conclusiones de esa auditoría y de esos expedientes.

Señora Consejera, en relación a esa modificación, ¿tiene usted ya previsto solicitar al Gobierno la modificación del convenio firmado por la línea 1? Tenga en cuenta que, simplemente, leyendo la documentación, y precisamente como base a los documentos suscritos, pues el propio convenio hace mención, sin ningún género de dudas, a la Ley 37/75, de 31 de octubre, sobre la construcción y explotación del metro de Sevilla, y la ley, en su artículo 2, dice que correrá a cargo del Estado la construcción de la infraestructura de la red de ferrocarriles prevista en el plan a que se refiere el artículo anterior, y en sus modificaciones si las hubiere.

Por lo tanto, para mi grupo no hay la más mínima duda de que el Estado tiene que asumir la totalidad de las obras de infraestructura del metro.

Yo, por lo tanto, le pregunto: ¿Entra ya en sus planes, en su calendario, cuándo va usted a hacer la petición al Estado en la modificación de ese convenio, que permita, de una manera nítida y clara, el aumento de la cantidad prevista por parte del Gobierno de la Nación a la financiación de la línea 1 del metro?

Y por último, señora Consejera, en relación a la línea 1, me gustaría saber también si tiene usted intención de solicitarle al Gobierno de la Nación suscribir un contrato, programa, idéntico al que tiene Madrid, Barcelona y Valencia en relación a la explotación del transporte metropolitano, con sus respectivos consorcios de áreas metropolitanas.

Fijese que en esos últimos cinco años a Madrid, Barcelona y Valencia les ha supuesto una aportación del Estado de 1.800 millones de euros en los últimos cinco años. Por lo tanto, nosotros con el Metro de Sevilla funcionando, con la línea 1, con las líneas de autobuses en su conjunto, con la red de cercanías, esa aportación a la explotación, que permite una renovación del material móvil, de la modificación de las catenarias, etcétera. Yo le pregunto cuándo vamos a firmar, si es que tiene usted intención de solicitarle al Ministerio la firma de ese contrato-programa, al igual que lo tiene Madrid, Barcelona y Valencia.

Paso, señora Consejera, a hacerle algunas preguntas en relación al futuro de las líneas 2, 3 y 4, que usted, de una manera escueta, nos ha anunciado.

Ya, me parece que ha quedado claro, que, por lo menos lo que hay es, de alguna manera, un cauce de diálogo con el ayuntamiento para tratar de llegar y de concretar el futuro de esas líneas 2, 3 y 4, y que, usted, también, o apuesta, o ve como más positivo la construcción por tramos, en plan de lo que se le llama esa espina de pez, de ir conectando con la línea 1, a través de comunicar los barrios, diríamos, más populosos, con mayor necesidad de conectar. Cosa que nosotros, pues estamos de acuerdo, y nos parece una decisión acertada el llegar y el ir con ese sistema.

Ahora bien, dicho esto, señora Consejera, a mí me gustaría...

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Raynaud, tiene usted que ir terminando.

El señor RAYNAUD SOTO

—Voy terminando, señor Presidente.

... me gustaría llegar y recordarle algunas cosas.

En el año 2006 se dijo que las líneas 3 y 4 saldrían a licitación ese mismo mes de marzo del año 2006.

En abril de 2006, la propia Consejera dijo aquí en la Cámara, en esta Comisión, que hay que priorizar la 3 y la 4, y, por supuesto, la 2.

En febrero de 2007, que la licitación de los proyectos de la línea 2 y 3 sería en marzo de 2007; retraso de un año.

En marzo de 2007, que la previsión para las líneas 2 y 3 estaban cifradas en 600 millones de euros, y que en el año 2009, los proyectos estarían terminados y licitadas las obras.

En octubre de 2005, el Presidente Chaves dijo que las obras de la línea 2 y 3 empezaban en 2008.

En febrero de 2007 el Alcalde de Sevilla decía que las obras 2, 3 y 4 arrancarían en 2009.

En junio de 2008, doña Mar Moreno llegó y dijo que no se atrevía a dar plazos para la 2, 3 y 4.

Usted nos ha hablado hoy, también, del proyecto, pero ya del proyecto ha mencionado principios de 2010. Yo le recuerdo que el compromiso para que termine el proyecto son tres meses: octubre de 2009. Hay tres proyectos de adjudicación, con dos años de plazo: octubre de 2007-octubre de 2009.

Dado lo que está ya tan adelantado, termino, señor Presidente... Quedamos en que íbamos a poder tener un poquito más de tiempo, con una única intervención, pero hay algunas cosas que me gustaría que la señora Consejera me aclarara.

Me gustaría, si tiene idea, qué porcentaje de tramo subterráneo, o de tramo en superficie, va a ir en todas y cada una de las líneas. ¿Sabe usted por qué le digo eso? Porque después de la cifra de los 600 millones de euros, me causa mucha preocupación: sumando los kilómetros que tienen las líneas 2, 3 y 4, y el costo de la línea 1, estamos hablando de 1,5 millones de euros, lo que se prevé, y, sin embargo, la línea 1 ha costado 3,3 millones de euros; teóricamente con los 600 millones, ahora, todavía más.

Y, por último, señora Consejera, ¿ha pensado la Consejería en algún momento cederle la explotación de la línea 4 al Ayuntamiento de Sevilla? Es decir, en esa célula de comunicación Ayuntamiento-Consejería, ¿asume la Consejería la construcción y explotación? ¿Qué sistema va a seguir la Consejería de construcción, explotación, financiación?

Y, por último, ¿sí en las líneas 2 y 3..., 2 y 3, no, en la circular, desde la Consejería se contemplan prolongaciones al área metropolitana por un extremo o por el otro de la línea 2 y 3?

Muchas gracias, señora Consejera. No tengo inconveniente en hacerle llegar, después, una copia de mi guión, que me ha servido para formularle estas preguntas, para que usted, a lo que no me pueda responder, me dé la cumplida respuesta como lo considere conveniente.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Raynaud.

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

El señor MUÑOZ SÁNCHEZ

—Gracias, señor Presidente.

Señora Consejera, en primer lugar, darle las gracias por su comparecencia en esta Comisión, a petición de los dos grupos políticos que estamos en la sala, y en su

nombre propio, también, y darle las gracias por todos los detalles que nos ha dado sobre las obras, ahora mismo, que están pendientes..., de las estaciones que están pendientes de servicio, como del funcionamiento de la línea 1, así como el avance que nos ha hecho sobre las líneas 2, 3 y 4.

En primer lugar, me gustaría decir que las políticas de fomento del transporte público en las áreas metropolitanas de Andalucía han sido una de las apuestas importantes que hace el Plan de Infraestructuras para la sostenibilidad del transporte en Andalucía; el incremento del transporte público en las áreas metropolitanas de Andalucía es fundamental, tanto para la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos como para reducir las emisiones contaminantes, y luchar contra el cambio climático. Y, en esta línea, evidentemente, es donde viene trabajando la Junta de Andalucía, los gobiernos de la Junta de Andalucía, en las anteriores legislaturas. Y, esto, hoy estamos hablando ya con realidades concretas del gran impulso que han tenido estas políticas del fomento y la mejora de los sistemas de transporte metropolitano.

Andalucía —ya se ha repetido mucho pero quiero reiterarlo— es una de las comunidades, o es la Comunidad Autónoma que está desarrollando más líneas de Metro y tranvías, de forma simultánea; tenemos en construcción, todo el mundo en esta Comisión lo sabe, los Metros de Sevilla, Málaga y Granada, y el tren-tranvía de Bahía de Cádiz, el tranvía de Alcalá de Guadaíra, y el de El Aljarafe.

Gracias a esta apuesta del Gobierno de la Junta de Andalucía, del Gobierno socialista de Andalucía, el pasado mes de abril echó a andar el Metro de Sevilla; el primer Metro que se pone en marcha en nuestra Comunidad Autónoma, y se puso en servicio la línea 1 de Metro de Sevilla. Una línea 1 que, como todo el mundo sabe, tiene una [...] importante de usuarios, de viajeros, en el primer año, a lo largo de los 18 kilómetros, aunque todavía no esté en su totalidad en servicio. Esto, que ha sido importante en Sevilla, hecho que nos está marcando y que marcará un antes y un después en la movilidad y la vida cotidiana de los ciudadanos de Sevilla y de su área metropolitana, porque es la infraestructura de transporte más importante de Andalucía, y como se ha dicho ya, también, reiteradamente, tecnológicamente el sistema más avanzado de España. Y, además —yo no quiero repetir muchas de las cuestiones que ha dicho la Consejera—, se ha terminado una obra importante. El portavoz del Partido Popular también lo ha dicho hoy, aunque ha dedicado poco tiempo a decir que valora positivamente la puesta en servicio de la obra; una obra que no hay que lamentar con la envergadura y la complejidad de la obra, ningún accidente grave, con el número de trabajadores que ha habido, con la complejidad de la obra. Y que me parece que es una cuestión que hay que resaltarla, hay que valorarla, y hay que felicitar a los gestores de la obra

por esta cuestión, porque podemos compararla, aunque el señor Raynaud decía que no era bueno comparar con los que les va peor en las cuestiones o los que hacen mal las cosas, pero las podríamos comparar con muchas obras de Metro de otras ciudades. Yo creo que no es eso lo importante, pero yo creo que esto es un acierto, un buen triunfo de esta obra no lamentar ningún accidente grave.

En cuanto al tema de la financiación, señor Raynaud, me parece bien que usted pida las explicaciones oportunas, pero me gustaría que las diligencias que ha expresado usted hoy aquí las hubiera tenido anteriormente. Ha llegado usted a decir textualmente..., hacer mención a la Ley 37/75, de 31 de octubre, diciendo que se tiene que cumplir en su totalidad. Yo le recuerdo que el 13 de noviembre del año 2002, este diputado que les habla trajo a esta Comisión una proposición no de ley donde se instaba al Gobierno central, en ese caso, en ese momento estaba el Gobierno del Partido Popular, y, usted, si mal no recuerdo era el portavoz del Ayuntamiento de Sevilla, instaba al Gobierno central para que consignara en los Presupuestos Generales del Estado las partidas económicas correspondientes a la aportación de la línea 1 del Metro de Sevilla.

Y en un segundo punto, el Parlamento de Andalucía instaba al Consejo de Gobierno para que, en caso de no recibir respuesta positiva del punto anterior, por parte del Gobierno de la Nación, procediera a presentar el correspondiente recurso ante quien proceda, por el cumplimiento de la Ley 37/65; una proposición no de ley que lo único que pedía era que se cumpliera esa ley de los metropolitanos del 75, donde el Partido Popular votó en contra; el único grupo de la Cámara que votó en contra. Hubo 59 votos a favor de la propuesta de la proposición no de ley, en aquel momento del Partido Socialista, Izquierda Unida y Partido Andalucista, y 42 votos en contra del Partido Popular. Obras son acciones..., no son amores, son acciones, señor Raynaud.

Y además, en ese año, donde ustedes tenían la responsabilidad del Gobierno..., precisamente, en los Presupuestos del año 2003, en el Capítulo VII, Transferencias de capital, infraestructuras de ferrocarril metropolitano, a Cataluña, 26 millones de euros; a Madrid, 36 millones; a Valencia, 14 millones; al País Vasco, 808; a Andalucía, cero, no de Zapatero, patatero, porque Zapatero fue el que después puso el dinero. Total de inversión en el transporte metropolitano en esos años: Cataluña, 121 millones; Madrid, 189; Comunidad de Valencia, 28; País Vasco, 808; Comunidad Autónoma de Andalucía, Sevilla —metro de Sevilla—, cero patatero, señor Raynaud.

Y, además, ustedes entonces... Yo no voy a repetir lo que ha sido la postura del Partido Popular a lo largo de la construcción de la línea 1 del metro de Sevilla y de los metros en Andalucía, pero ustedes entonces se escudaban en que había que firmar un convenio

—usted lo conoce bien, porque usted era el portavoz, en aquel momento, del Ayuntamiento— y decía que no se podía dar dinero a cuenta. Se lo dieron ustedes a todas las comunidades autónomas que tenían metro, menos a la Comunidad Autónoma de Andalucía y a Sevilla, porque ustedes estaban en la estrategia de Andalucía, ni agua.

Y, señor Raynaud, no puede usted hoy exigir con tanta diligencia lo que ustedes negaban en una medida mucho mayor. Yo sé que esto ya lo conocemos en esta Comisión, pero creo que es importante recordarlo porque me parece un poco cínico esa manera de plantear las cuestiones.

Y quiero centrarme en la puesta en servicio de la línea 1 del metro, una línea 1 que tuvo lugar —como bien ha dicho la Consejera— tres días antes del comienzo de la Semana Santa, el 2 de abril, y muy poco antes de lo que es la celebración de la Feria de Sevilla, hecho que hizo que la afluencia de usuarios a esta nueva infraestructura..., a este nuevo sistema de transporte fuera masiva. Yo, según..., si los datos no me fallan, durante la Semana Santa hubo una afluencia de 49.390 viajeros diarios y, durante la Feria, esto sufrió un incremento a 82.214 viajeros diarios. Y ese dato nada más pone de manifiesto la acogida que ha tenido el metro en la ciudad de Sevilla, la acogida que ha tenido esta infraestructura de transporte por medio de los sevillanos. Y, además, la Consejera ha dado algún dato de una encuesta que se realizó y que salió en mayo en los medios de comunicación, donde el 86% de los usuarios del metro de Sevilla son partidarios de usar este sistema de transporte en la Feria del año que viene. Yo creo que, con esos datos, me parece que poco más hay que decir, porque lo han dicho los ciudadanos, lo han dicho los usuarios que se han montado en esa fecha.

Pero, a la fecha de hoy, a casi tres meses, justamente mañana, de la puesta en servicio de esta línea 1, ya ha superado los dos millones y medio de viajeros en los tres primeros meses, como digo, de su puesta en servicio, más o menos —un poco más bajo que dentro de la previsión de viajeros que estaban dentro del primer año de servicio de esta línea 1—. Pero, evidentemente, lo que demuestra este número es el potencial, la gran demanda que existe del ferrocarril metropolitano en la ciudad de Sevilla. Por ello —ya lo ha anunciado la Consejera, que se va a hacer en la primera semana de septiembre—, es necesario que se pongan en funcionamiento las estaciones de Puerta de Jerez, de Montequinto, Europa, Olivar de los Quintos, Guadaíra, y seguir trabajando en las tres —como me consta que así se ha hecho, porque también hay bastante prensa desde la última comparecencia que tuvimos en este Parlamento—..., que se siga trabajando en las tres prolongaciones tranviarias que suministrarán a la línea 1..., a las poblaciones de Dos Hermanas, Alcalá de Guadaíra y Aljarafe.

Sabemos que la Consejería no ha parado, que la Consejería ha seguido trabajando en lo que es también la mejora de la línea 1, al mismo tiempo que desarrollando nuevos proyectos que complementan y amplían los que ya existen. Y, desde que se puso en servicio la línea 1 del metro, se ha ido avanzando y —como ha dicho la Consejera— se ha ido escuchando a todos los ciudadanos..., a las demandas que se han ido planteando y, en gran medida, se ha ido dando respuesta a todas ellas. La Consejera no ha hecho mención a ellas, pero a mí sí me gustaría, pues, avanzar algunas más de las que no se han nombrado, como que se han instalado nuevas máquinas expendedoras para agilizar los accesos de los usuarios; se ha habilitado un teléfono fijo de información para todas las comunicaciones, para abaratar los costos también de las llamadas de los usuarios; se han instalado papeleras; la colocación de bancos; los nuevos asideros en los pasillos centrales, para tener más puntos de sujeción.

La Consejería, además, desde esa fecha hasta hoy, ha licitado las obras de la plataforma reservada del transporte público de Mairena del Aljarafe, correspondientes... Y, si no ha licitado, ha dado algún paso adelante, porque la verdad es que la información que tengo, desde las últimas intervenciones parlamentarias, es de la prensa, correspondiente al tramo que permite el intercambio modal del transporte con el metro de Sevilla en la estación de Ciudad Expo. También se ha dado un paso adelante en las obras para la conexión del tranvía de Alcalá de Guadaíra con el metro de Sevilla. Se ha iniciado —si no me fallan los datos— la reurbanización del entorno de la barriada del Monumento, de San Juan de Aznalfarache, que mejorará la accesibilidad a la estación del metro de San Juan, mediante ese ascensor inclinado y, además, permitirá la recuperación de espacios públicos.

Se va a incrementar, en este caso —también lo ha anunciado la Consejera—, lo que es la protección de la acústica de la zona de la vaguada de San Juan de Aznalfarache, donde confluye el tráfico rodado y la plataforma de superficie del metro, a pesar de que no han sobrepasado los límites legales establecidos, según todos los estudios que se han hecho allí. Pero, evidentemente, también se va a acometer esa obra, que es importante. Se han puesto en servicio, además, nuevos aparcamientos, un aparcamiento [...] metro, junto a la estación de Condequinto, con 406 nuevas plazas, que se va a ampliar —o está a punto o se ha ampliado ya— con otras 81 plazas más en un segundo aparcamiento.

En definitiva, señora Consejera, yo creo que se ha dado un salto importante en estos tres meses que lleva en servicio la línea 1 del metro de Sevilla. Se ha mejorado el servicio, se ha avanzado en proyectos que complementan este nuevo sistema de transporte. Y yo creo que eso es lo verdaderamente importante, porque me parecen importantes muchas de las cuestiones que

ha planteado el Partido Popular y me parece importante, como grupo de la oposición, que pida toda la información para ejercer el papel que le toca de control del Gobierno. Pero creo que no es el momento de hablar de algunos temas, porque no podemos estar continuamente mirando atrás. Me parecen importantes todas las aportaciones que se hagan para ver cómo podemos mejorar este servicio, un servicio del que ya estamos disfrutando, que tenemos que poner plenamente en servicio —afortunadamente, dentro de poco— y que tenemos que seguir avanzando en esa red de metro.

Pero no vengamos de nuevo a amplificar todos los problemas que ha tenido el metro a lo largo de su obra, porque, además, creo que no merece la pena, porque digo que ha sido importante el saldo final. Y usted sabe perfectamente —porque lo hemos debatido aquí—, señor Raynaud, las incidencias que se han producido, los retrasos por qué se han producido, lo ha dicho la Consejera.

Pero hay más cuestiones. Una de las más importantes, la redefinición del tramo 2, desde la Universidad Pablo de Olavide a Los Quintos, para atender a las demandas del nuevo consejo rector que había en ese momento en la Universidad y del Ayuntamiento de Dos Hermanas, a través de las asociaciones de ciudadanos. Y eso, evidentemente, provocó un retraso, que lo ha asumido la Consejería ya en otros momentos, en anteriores intervenciones en este Parlamento. Otras de las demoras, evidentemente, que se han visto... La puesta en funcionamiento de la tuneladora, los problemas con los mecanismos de la corona. Ya lo sabemos, y otras cuestiones... No diga usted que ha sido solo por cuestión de seguridad, que también sería importante. No por seguridad solo de los trabajadores que están en las obras, sino por seguridad de los edificios, por seguridad de los ciudadanos.

En definitiva, yo creo que aquí se ha dado puntualmente información de todos los retrasos que se han ido produciendo en las obras del metro, en muchísimos casos, o en un porcentaje bastante elevado, muy justificados. Y yo creo que no es el momento de volver a amplificar —como se ha hecho en algún momento, por parte del Partido Popular— los problemas que ha tenido el metro, porque yo creo que uno de los problemas que ha tenido el metro, a lo mejor, es que el plazo de ejecución, que estaba marcado desde un principio, no estaba bien definido, porque, si no, la demora hubiera sido muchísimo menor.

Yo creo que lo importante es que vamos avanzando en esa red de metro de Sevilla y vamos a tener a pleno rendimiento, a pleno servicio, dentro de muy poco tiempo, la línea 1 del metro de Sevilla.

En octubre del año 2007... Además, la redacción de los proyectos constructivos de las líneas 2, 3 y 4 se adjudicaron ya en octubre del año 2007. Todavía se encuentran en fase de redacción los proyectos, y esto sí que viene a complementar —como digo— la red de

metro de Sevilla. Cuando conozcamos la redacción de esos proyectos, evidentemente, también tendremos... Porque, además, hay un periodo de participación pública, además, un periodo de consenso, evidentemente, que ya está iniciado. Y hay coincidencia desde la Consejería con el Ayuntamiento de Sevilla, mejor que mejor, de consenso con el Ayuntamiento de Sevilla, para ver la redacción de estos proyectos y ver cuáles son esas alternativas. Y yo creo que esto es lo verdaderamente importante hoy, en la comparecencia de esta Comisión: que la red de metro de Sevilla sigue avanzando, sigue avanzando sin prisa pero sin pausa, y que los ciudadanos de Sevilla y su área metropolitana disfrutamos ya de una línea 1 de Metro que está siendo un éxito, por la utilización y por la valoración que hacen los usuarios de ella, y que, en breve, después, en el mes de septiembre, estará en servicio con todas sus estaciones.

Y esto, señorías —y yo acabo, porque creo que no quiero yo contribuir también, como está haciendo el Partido Popular, a adelantar un debate que creo que tiene que seguir—, que nosotros, desde el Grupo Socialista, pedimos que, sin prisa —digo—, pero sin pausa, sigamos avanzando en esta red de metro de Sevilla, en las líneas 2, 3 y 4; pero creo que no, que vamos demasiado rápido planteando cuestiones sobre una cuestión que todavía no está en lo alto de la mesa, ni las alternativas que van a ser las definitivas.

Yo creo que la línea 1 del Metro de Sevilla es el resultado, ahora mismo, lo que está a la vista, de esa gran apuesta que hemos hecho los socialistas por esta ciudad, por la ciudad de Sevilla.

Muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Muñoz.

Para cerrar este tema, tiene la palabra la señora Consejera.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Gracias.

Quiero agradecer a sus señorías las intervenciones que han tenido, el tono de las mismas, y voy a intentar dar respuesta a las cuestiones planteadas, y, desde luego, agradeceré, señor Raynaud, que me haga llegar todas y cada una de las cuestiones que ha planteado de manera pormenorizada, porque tampoco quiero, de manera interminable, alargar mi intervención y que usted tenga..., y sí quiero que tenga toda la información necesaria y toda aquella que demande, porque de lo que se trata es de informar de todas y cada una de las

cuestiones relacionadas con el metro de Sevilla, con la línea 1, porque queremos transparencia y claridad en cuanto se ha llevado a cabo. Pero sí que me preocupan algunas cuestiones que usted desliza en su intervención y que me gustaría dejarlas suficientemente claras.

En materia de seguridad, se han firmado convenios con todas las administraciones intervinientes y cuerpos de seguridad —Policía, Guardia Civil, 112...—; se han suministrado equipamientos a Bomberos, específicos para túneles; se han hecho ejercicios de evacuación reales, con usuarios y cuerpos de seguridad —hay previsión de que, una vez al año, sigamos haciendo esos ejercicios—; hemos hecho un día dos ejercicios en túnel, con Bomberos, 112 y personal del metro; hemos hecho otro día un ensayo general de evacuación en salidas de emergencia, en Nervión, precisamente, con público —esto fue en marzo de 2009—, y cada año vamos a seguir haciéndolo, porque también nosotros —que, entendemos, hay plena seguridad y garantía total en el Metro de Sevilla— sabemos que son elementos a tener en cuenta de manera constante y permanente en el desarrollo del servicio, y, por tanto, como en otras infraestructuras que se desarrollan en cualquier ciudad de España, vamos a seguir manteniendo, desde luego, todos los elementos de seguridad y vamos a seguir haciendo los ejercicios y las pruebas que estimemos convenientes en cada momento.

En este sentido, también quiero decirles, de manera puntual, cuando hablaba de las pantallas acústicas, que sabe bien que, en el espacio donde se han instalado las pantallas acústicas —por cierto, tal y como los vecinos las querían: pantallas más bajas, pantallas opacas, con jardinería..., es decir tal y como las han pedido los propios vecinos—, han dado resultado. Ahora lo estaban pidiendo vecinos de otras zonas, y vamos a responderles de manera inmediata. Por tanto, estamos siendo sensibles a aquello que nos demandan los vecinos y las vecinas, y estamos respondiéndoles.

Les diré también, puntualmente, que la obra del ascensor va con total normalidad. Aquí tenemos un elemento que no depende propiamente de nosotros, que es el que nos sirva, ese momento, ese hito, de servirnos el ascensor para poderlo definitivamente colocar. Pero, sobre la obra, total normalidad.

Y también le diré que, cuando hablamos de la demanda de usuarios en Montequinto, el estudio que se hizo de demanda englobaba todas las estaciones, no solo la que en este momento está en funcionamiento, sino todas las estaciones, y lo que daban era una resultante global de demanda que requería un servicio como el que se está prestando.

Lo que yo le puedo asegurar es que ojalá en la zona esa demanda inicialmente prevista se desborde, y podamos, lógicamente, cambiar, reestructurar el servicio. No hay problema. Nosotros lo que queremos es al revés: que cuanto más ciudadanos utilicen el Metro, mejor.

Si en la zona de Montequinto resulta que hay una previsión, en los estudios realizados, de una demanda, y esa demanda es sensiblemente superior, pues lógicamente que daremos el servicio: no le quepa a usted la menor duda. Si los primeros que queremos que eso se produzca somos nosotros. Por lo tanto, tranquilidad total. Pero sí, señorías, me gustaría adentrarme en una cuestión, y es cómo, conceptualmente, a usted le gusta adjetivar lo que es hacer una inversión, la necesaria, la justa, para tener una buena línea 1 del Metro de Sevilla, que usted la adjetiva, y habla de desvío, y sabe usted que esto no es serio. Usted lo dice, pero sabe, en el fondo de su corazón y de su pensamiento, que no es así.

Si se han ido a visitar el metro en Londres y han visto cuál era la mejor forma para abordar la línea 1 de Sevilla en lo que significa el sistema de puertas, y eso significa 25 millones de euros más, y ustedes, sus señorías, son los que han dicho «luz verde, porque esto es lo mejor», ¿cómo se puede hablar de desvío? De lo que hay que hablar es de mayor inversión, porque no hemos escatimado en esfuerzos para que la línea 1 tenga la mejor tecnología, la más alta tecnología, y sea equiparable, e incluso mejor, a cualquiera de Europa. ¿Cómo se puede hablar de desvío cuando hemos alcanzado un acuerdo con la Universidad Pablo de Olavide, con la rectora que entonces había, y hay un cambio en el rectorado y se cambia la posición, y eso comporta hacer un nuevo trazado y llevarnos a otro lugar la estación? Y eso significa 62 millones de euros. Es que, si el Rector de la Universidad dice que no pasa por suelo de la Universidad, por zona de la Universidad, el Metro, nosotros no podemos ni debemos: tenemos que atender a lo que la Universidad dice y, por lo tanto, actuar en consecuencia.

Y claro que esas modificaciones significan más tiempo. Pues claro. Cuando hay una previsión hecha y nos encontramos con una realidad bien distinta. Si eso lo sabe usted perfectamente. Yo puedo comprender que, desde su labor de oposición, siga diciéndolo cada vez que habla del metro, pero usted sabe... Y ya me gustaría que al menos nos pusiéramos de acuerdo en esto. ¿Qué hacemos? ¿Cortamos la línea 1 del Metro y, como tenemos la situación en la Pablo de Olavide, ya no la continuamos? No: solución.

Puerta de Jerez: restos arqueológicos. Delegación Provincial de Cultura. ¿Qué hacemos? Actuar. ¿Eso es desvío? No. eso es realizar la inversión necesaria para solucionar aquellas cuestiones que surgen, totalmente imprevistas, como consecuencia del subsuelo y de la riqueza de esta tierra, y eso es abordar las mejoras —que sus señorías, incluso, han participado en ellas—, y eso es ser sensibles a lo que han planteado las asociaciones vecinales, a lo que han planteado los colectivos, porque sabemos escuchar, sabemos mejorar, y hemos querido de la mano trabajar, y, en ese sentido, lo que hay que señalar es que no hemos escatimado en la inversión

para que la resultante fuese el producto de lo que se ha propuesto por todas las partes: por todas.

En ese tenor, efectivamente, yo le referenciaba alguna cifra, pero están, todas y cada una de ellas, fundamentadas; que han significado mejoras y que hoy puede decir Sevilla que tiene un Metro a la altura de cualquier Metro de Europa. Y, en algunas cuestiones, el primero. Esa es la verdad y debiéramos todos alegrarnos, todos, también usted señoría debiera estar contento por ello, por la resultante.

Y hay una, una cuestión que, cuando habla de los retrasos... Por cierto, el crédito que ha preguntado, 260 millones de euros es el crédito. Pero cuando ha planteado alguna cuestión de los retrasos, también lo referenciaba el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, decía: «la seguridad de las personas». Hemos informado el porqué se han producido. Justamente algunos se los acabo yo de referenciar. ¿Le parece poco tener que hacer un nuevo trazado para dos estaciones? ¿Le parece poco eso, tener que prever eso? Indudablemente, eso se llama tiempo, no solo dinero, se llama también tiempo. Pero decía algo que... Se proyecta de manera segura. Pues si eso, yo estoy de acuerdo con usted. Se proyecta de manera segura, pero resulta que tenemos accidentes, accidentes laborales con causas de muerte. Ahí está la siniestralidad laboral. ¿Qué quiere decir, que cuando se producen accidentes laborales y mueren trabajadores o trabajadoras es que no se había proyectado de manera segura? No, se proyecta de manera segura, porque los proyectos pasan su tramitación. Claro que sí. Pero hay voluntad expresa de ir más allá de un proyecto seguro, y es que los sindicatos, desde el convenio suscrito, estuvieran permanentemente vigilando y controlando el desarrollo y la ejecución de esa obra, para dar garantía plena a todas y cada una de las medidas de seguridad, que han sido muchas, que en una obra como esta se deben adoptar, en términos laborales.

Pero no solo hablamos de trabajadores y trabajadoras. Nos importan las ciudadanas y los ciudadanos. Y hemos hecho un esfuerzo para que no hubiera ninguna desgracia en una obra que usted, precisamente por sus conocimientos, sabe de la complejidad. Sabe de la complejidad del subsuelo, sabe lo que significa trabajar tuneladoras. Sabe usted lo que significan esas cosas con el subsuelo que tenemos. Y hemos estado, hemos estado permanentemente cuidadosos. Y le voy a decir una cosa: evitar accidentes de muerte en el ámbito laboral, evitar alguna desgracia personal de ciudadanos y ciudadanas o evitar alguna desgracia como las que, desgraciadamente, valga la redundancia, han ocurrido en otros lugares, en cuanto hay muebles que significan, también, una situación para las personas tremenda, merece la pena preservar eso aunque se tarde un poco más a la hora de realizar la obra.

Y seguro que en eso estamos de acuerdo. Seguro que en eso estamos de acuerdo. Por tanto, no subra-

yemos más esos elementos que no llevan, como yo digo, a ninguna parte, a ninguna parte.

En ese, en ese tenor, yo tengo que plantearle también, en relación a lo que ha venido manifestando en su obsesión continua de cuánto va a aportar el Estado, cuánto los ayuntamientos. Le diré con claridad también eso, señoría. Y lo ha referenciado el portavoz del Grupo Socialista. Si hubiera habido un Gobierno del Partido Popular, el Estado hubiera aportado cero, cero. Así se puso de manifiesto el tiempo de gobierno del Partido Popular. Llega el Gobierno socialista, presidido por el señor Rodríguez Zapatero, y entra en lo que significa el Metro de Sevilla y también el de Málaga y aporta. Y, ¿qué aporta? Porque lo que tenemos es que diferenciar. No mezclemos conceptos para confundir. ¿Qué aporta? Aporta en la ejecución de la obra. Y ¿qué aporta la ejecución de la obra? Pues prácticamente el ciento por ciento del trazado urbano y el 33% del metropolitano. Esa es la realidad de lo que aporta, y, por lo tanto, tenemos que reseñar.

Los ayuntamientos, sabe bien también su señoría que, como consecuencia de la entrada del Estado en su aportación, del 25% inicialmente previsto, se reduce al 17%. ¿Qué queremos y qué hemos querido en la Consejería con los ayuntamientos? ¿Que pongan en dinero, para entendernos, contante y sonante el 17%? No planteamos eso. Nosotros queremos hacer con los ayuntamientos algo diferente y ya hemos dado un primer paso con el Ayuntamiento de Sevilla y vamos a darlo con el resto de los ayuntamientos. Y es que queremos que esa aportación, así lo entendemos y lo hemos entendido desde la Consejería, se invierta no tanto directamente en el Metro como en movilidad sostenible en la ciudad de Sevilla y en cada una de las poblaciones a las que afecta el trazado del Metro.

Eso es lo que queremos y eso es lo que vamos a hacer, firmar con todos convenios para garantizar que esa inversión redunde en beneficio y en favor de la movilidad sostenible, porque es una inversión que creemos importantísima y absolutamente imprescindible.

Y en ese tenor también le diré, en relación a las líneas 2, 3 y 4. Y siempre tiene el recurso, en relación a la línea 1 de Madrid y Barcelona. Yo le voy a dar todos los datos para que vea que en la financiación de obras, no mezclando lo que significa área metropolitana que nosotros, cuando hemos puesto el Metro en funcionamiento es cuando hemos tenido ese concepto nuevo que ha aparecido, no mezclando conceptos, separando conceptos, salimos infinitamente mejor en la aportación del Estado que Madrid o que Barcelona. Yo les voy a remitir los datos. Podemos seguir hablando sin ningún problema, pero habla de las líneas 2, 3 y 4. Hombre, los proyectos sabe usted que tenían una ejecución de 24 meses, que se adjudicaron en 2007 y es previsible que a finales de 2009 los tengamos. Yo le diría: «los vamos a tener», pero como ya sabemos lo que pasa con esto de las fechas, que si en vez de dártelo el 30

de diciembre, te lo dan el 4 de enero, estamos todos en la prensa por aquello de los retrasos, pues permítanme, señorías, que me cure un poquito en salud. Yo, por la experiencia que he tenido, sé que dar fechas tasadas pues casi siempre, luego lo que ocurre es un debate en torno a eso que no tiene ningún sentido pero que se produce.

Entonces, por eso le he dicho ¿cuál es la previsión? Finales de 2009. Pero si viene después de Reyes, no digamos que es que se ha producido un retraso, porque si no nos ponemos otra vez a hablar de los retrasos y no parece que nos conduzca a ninguna parte.

En ese sentido, a mí me gustaría hacerles llegar a sus señorías una cuestión. La Consejería tiene la voluntad, la decisión firme de dialogar en torno a las líneas 2, 3 y 4. Lo quiere hacer, lógicamente, con sus señorías, con los portavoces de los grupos parlamentarios, para que tengan toda la información y para recibir propuestas. Pero como se pueden imaginar, queremos sentarnos, y yo voy a tener un primer encuentro con el Alcalde de Sevilla, con el ayuntamiento. Porque este es un tema en el que tenemos que ir de la mano. Tenemos que ver qué tramos estamos de acuerdo en lo fundamental, todos, y es que tenemos que ir en las líneas 2, 3 y 4 por tramos; que los tramos preferenciales tienen que ser aquellos que tengan una conexión con la línea 1 y que, por tanto, demos un mayor servicio a mayor número de ciudadanas y de ciudadanos, pero también sabemos que los tramos pueden ser distintos, diversos y varios en la conexión con esa línea 1. ¿Qué es lo que yo quiero y lo que vamos a hacer desde la Consejería? Abrir un espacio y un tiempo de diálogo simultaneándolo para que no vaya corriendo el tiempo y solo estemos hablando con actuaciones, con estudios.

Ahora mismo ya tenemos hecha en la Consejería, por parte de los técnicos se ha preparado, distintas posibilidades de tramos a acometer, que enlazarían con la línea 1 y que tendrían como objetivo los barrios de mayor densidad de población y que en la conexión con la línea 1 ampliáramos sustancialmente el número de ciudadanos a quienes nos dirigimos. Pero la resultante final, ¿cuál es? Pues que tendremos que ponernos de acuerdo. Un proyecto de estas características tiene que ser producto y fruto del acuerdo y del consenso. Y a mí me gustaría —y con esto concluyo— contar con todos, con todos los grupos parlamentarios, con el Ayuntamiento de Sevilla y de sus grupos municipales, para que fuésemos de la mano y nos permitiera correr más y mejor, pensando en la ciudadanía, que es realmente la importante y los destinatarios de los servicios que queremos proyectar, dar y ofrecer, de la mejor calidad, de la mayor excelencia. Y seguiremos teniendo en cuenta también el tema de la seguridad, porque nos parece fundamental, y seguiremos firmando los convenios con los sindicatos, y seguiremos atendiendo las sugerencias de los colectivos, de las ciudadanas y de los ciudadanos.

En cualquier caso, yo estoy abierta para que sus señorías me puedan hacer llegar todas y cada una de las cuestiones que les puedan interesar y que, a lo largo de la comparecencia, consideren que no han quedado suficientemente respondidas.

Yo agradezco la intervención del portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, y, efectivamente, los datos los van a tener ahora, esta misma mañana, porque se los vamos a entregar por parte de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, quedando abiertos a que podamos aclarar cualquiera de ellos.

Muchísimas gracias.

8-08/POC-000117. Pregunta oral relativa a la conexión de la Ronda Oeste con la A-4

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Consejera.

Con su turno concluimos el debate del primer punto del orden del día y pasaríamos al segundo: Preguntas con ruego de respuesta oral en Comisión.

Si está usted preparado, comenzaremos con la primera pregunta del Grupo Parlamentario Popular, que suscribe el diputado señor Fuente Lopera, que formula, relativa a la conexión de la Ronda Oeste con la A-4.

Tiene usted la palabra, señor Fuetes Lopera.

El señor FUENTES LOPERA

—Muchas gracias, señor Presidente.

Señora Consejera, la pregunta es la siguiente: ¿Cuáles son las razones que han impedido realizar la conexión en los últimos años y para cuándo está prevista su realización? Una conexión que usted sabe que es vital para la fluidez del tráfico de la ciudad de Córdoba. Esa conexión, como usted sabe, porque aquí se dijo en sede parlamentaria por la Consejera, entonces, de Obras Públicas, estaba contemplada en un protocolo que se firma en el año 2006. Estamos hablando, prácticamente, desde hace tres años, y en el que se incluían, en ese protocolo, la firma del Ministerio de Fomento y de la Junta de Andalucía, a través de la Consejera.

Por lo que se dijo en esa comparecencia, en ese Pleno, el 15 de mayo del año 2008, hasta entonces, ya estaba realizado el proyecto de construcción, hasta mayo del año 2008; estaban pendientes de subsanar deficiencias, y en breve, dijo la Consejera, «se procederá a su aprobación y posterior licitación».

Dado el alcance y la importancia que tiene esa obra, la conexión para la ciudad de Córdoba, ¿cuándo cree usted que va a estar licitada la obra?

Muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Fuentes.

Señora Consejera, tiene usted la palabra.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Señoría, sabe usted, exactamente igual que yo, que la conexión, en su momento, no se realizó porque el Ministerio de Fomento tenía desde hace tiempo, desde hace tiempo... No me gusta mirar para atrás, pero es que hay que echar para atrás, pues viene de atrás. Iba a modificar el trazado de la A-4. Si el Ministerio de Fomento hubiera, en su momento, modificado ese trazado, se hubiera hecho la conexión, a la par que el Puente de Andalucía.

No fue así y hubo que esperar, para firmar ese protocolo en el año 2006. Y le diré que el Ministerio de Fomento ya ha adjudicado la obra.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Consejera.

Señor Fuentes.

El señor FUENTES LOPERA

—Sí.

Señora Consejera, mal empezamos, porque, si miramos hacia atrás, podíamos traer aquí muchas consideraciones de sus compañeros actuales sobre usted y sobre su gestión en Córdoba. Pero tiempo tendremos de hablar del pasado, como usted acaba de comentar.

Pero, señora Consejera, no se escude usted en el Gobierno de Aznar. No se escude usted. Aquí se habló, en mayo, del protocolo, se alardeó de ese protocolo, y ahora mismo hay un incumplimiento manifiesto, porque no aparece en ningún presupuesto. Luego no vuelva usted a hacer lo que hicieron sus predecesores socialistas.

Consejera, usted, aquí, si habla de adjudicar, ¿cuándo van a empezar las obras? Contesté a esta pregunta y no recurra a la respuesta fácil y a entrar en explicaciones anteriores.

Mire, señora Consejera, no fueron ustedes, no se caracterizó usted, de alcaldesa, por sus reivindicaciones hacia el Gobierno socialista. No fue precisamente... Tan solo la hemos visto en una fotografía: en la autovía Córdoba-Antequera con el Gobierno del Partido Popular. Desde entonces, usted ha tenido sombras y luces. Digo, desde sus compañeros socialistas. Muchas sombras y muy pocas luces, en el trato, me refiero.

Señora Consejera, si usted, como alcaldesa, no se caracterizó, precisamente, por reivindicar los intereses de Córdoba, ahora tiene usted una oportunidad magnífica de subsanar su gran error como alcaldesa. Porque todo lo que hizo con el Partido Popular en aquella foto —por cierto, autovía Córdoba-Antequera 2005, estamos en el 2010 y eso no está realizado—, señora Consejera, tiene usted una oportunidad magnífica para acelerar esa conexión, que es vital. Por ahí transitan 40.000 vehículos. Es la única ciudad de Europa donde una variante acaba en una ronda. Y eso lo sabe usted como yo. En una rotonda. Eso es un cuello de botella, en horas punta, que hace intransitables los accesos de entrada y salida de Córdoba para Madrid o Sevilla y para el polígono La Torrecilla. Y usted lo sabe como yo.

Señora Consejera, para hablar de los temas de Córdoba, le ruego que sea usted más concreta y no se vaya por derroteros que no interesan. Y, si no quiere hablar del pasado, no hablemos del pasado, pero lo que le pedimos como Consejera es que diga fechas. Porque ahora mismo, en los presupuestos, eso no se contempla. Y, si usted me dice que está adjudicada, dígame: ¿Cuándo y para cuándo? ¿Y cuál es el escenario temporal de la obra? Porque esa Ronda Poniente, sin conexión a la autovía, sigue siendo un gran cuello de botella. Sigue siendo una gran obra inacabada que va para ocho años.

Luego usted tiene la oportunidad de devolver lo que le quitó a Córdoba, por no reivindicar, en su momento, esa conexión.

Y olvídense de Aznar, que ahora está con el PSOE, y al PSOE le tiene también que pedir cuentas.

Muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Fuentes Lopera.

Señora Consejera, tiene usted la palabra.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Ya me imaginaba, señor Fuentes, que iba a entrar en la cuestión personal. Pero yo le voy a decir una cosa: como Alcaldesa y como Consejera, que soy la misma, pienso igual y tengo los mismos valores, voy a

seguir fomentando la colaboración, la cooperación y la coordinación institucional, junto al diálogo, al encuentro y al consenso. ¿Sabe por qué? Porque, a diferencia de usted, yo sí creo en ello.

Y para Córdoba ha sido bueno, ahí está. Solo hace falta darse una vuelta por Córdoba y comprobarlo. Ahí está el Plan Renfe, ahí está el Plan Río, ahí está el Puente de Andalucía, ahí está la ronda de la que estamos hablando... Es decir, ahí están las cosas hechas en la ciudad, desde la colaboración y el diálogo.

Ustedes no creen en ello. Yo lo lamento y lo siento, pero yo voy a seguir haciendo hincapié porque el diálogo es esencial y fundamental en política, para encontrarse y para poner, en primer lugar, a quienes deben estar: las ciudadanas y los ciudadanos.

Pero le diré algo más. Fíjese, ha hablado del Gobierno Aznar usted. Yo simplemente he dicho que esto viene de atrás y no quiero mirar. Lo único que le digo es que, como consecuencia del protocolo firmado en el año 2006, en marzo, en marzo, el Ministerio de Fomento, el 27 de marzo, adjudicó las obras, y ya se ha iniciado la fase de expropiación; ya se ha iniciado.

Usted sabe que, para poder ejecutar una obra, hay que ir haciendo, paso a paso, todas y cada una de las cosas. Bueno, pues ya le digo yo que ya se ha iniciado la fase de expropiación.

¿Cómo no voy a saber yo lo importante que es esta conexión? Si es que es fundamental: fundamental para la zona oeste de la ciudad, fundamental para la zona norte, fundamental para la zona sur... Claro que sí. Y también hay que reconocer la verdad de las cosas. La Junta de Andalucía, el Gobierno andaluz, ha hecho esfuerzo inversor importantísimo; es más, hoy tenemos una obra en la zona de esta de ronda, el Túnel de los Omeyas, donde la inversión ha sido extraordinaria en relación con el proyecto inicial. ¿Sabe por qué? Porque el Gobierno andaluz fue sensible a lo que le plantearon el ayuntamiento y los vecinos. El ayuntamiento recogió lo que los vecinos, el consejo de distrito de la zona, estaban planteando. Se le dijo claramente al Gobierno andaluz, desde el diálogo y la colaboración institucional, y tuvimos resultados. Y allí aparecieron restos arqueológicos que se han preservado, porque lo planteamos desde el ayuntamiento.

Es que aquí hay dos modos de actuar: los ayuntamientos que planteamos las cosas, desde el diálogo, para que tengan buenos resultados, y aquellos que no quieren nunca dialogar y solo confrontar. Hay dos modelos distintos. Entonces, en Córdoba, el modelo que se ha puesto de manifiesto es el modelo del diálogo, la colaboración, la cooperación y la coordinación, para los mejores resultados. ¿Sabe usted para quién? Para los ciudadanos y las ciudadanas.

Lo que, en cualquier caso, le digo es que el 27 de marzo la obra se adjudicó, las expropiaciones se han iniciado, y ya sabe bien que, en el momento en que se culminen, las obras serán comenzadas. Por lo

tanto, ¿qué quiere usted? ¿Que yo le diga cuándo se acaba una expropiación? ¿Usted nunca sabe que una expropiación no depende solo de quién la inicia, que en este caso es la Administración, sino de un particular que se ponga de acuerdo o no, o quiera defender en el ámbito judicial sus derechos? Pues eso es evidente. Lo que yo le digo es que nosotros vamos a hacer un seguimiento expreso, porque ahí hay un protocolo donde estamos comprometidos y donde vamos a aportar recursos económicos.

No voy a entrar en la autovía Córdoba-Antequera, que, ya dijo el Ministro, culminará en 2009, a finales; no voy a entrar cuando usted habla de la pancarta. Usted habla de lo que le interesa. Habla de la pancarta, pero no habla cuando la Consejera hoy, alcaldesa entonces, antes del inicio de una campaña electoral, se puso al lado del Secretario de Estado del señor Cascos para poner la primera piedra de otro tramo. Usted no habla de eso porque no le interesa, ¿verdad? Yo es que he actuado siempre igual, siempre igual, y, entonces, claro, a usted se le olvidan aquellos datos que no le interesan. El Secretario de Estado de Carreteras del señor Cascos vino antes de una campaña electoral a poner una primera piedra, y, sin embargo, también estuvo entonces Rosa Aguilar como alcaldesa.

Entonces, vamos a hablar de política y vamos a hablar de las cuestiones. Cuando usted quiera hablar de mí, nos tomamos un café: yo lo invito y hablamos.

8-09/POC-000133. Pregunta oral relativa a los graves problemas en la carretera A-348 en su tramo Torvizcón-Cádiar, Granada

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Consejera.

Pasamos a la siguiente pregunta con ruego de respuesta oral en Comisión, relativa a los graves problemas en la carretera A-348 en su tramo Torvizcón-Cádiar, del Grupo Parlamentario Popular, y formula la pregunta la señora Reyes Ruiz.

Tiene usted la palabra.

La señora REYES RUIZ

—Gracias, Presidente.

Señora Consejera, desde el entendimiento de que usted no ha sido la responsable de que durante tantos años las carreteras de la comarca de La Alpujarra hayan estado abandonadas, que usted no era la responsable ni de cuándo ni de cómo se acometieron las obras y que

tampoco lo era cuando se produjeron los derrumbes; desde la comprensión de todo eso, le digo que ahora lo es y que ya están tardando para dar una solución a este tramo de carretera que hoy nos ocupa, que es el tramo de la carretera Torvizcón-Cádiar, de la A-348. Y permítame que se lo diga con todo el respeto, pero también con toda la indignación, que ya están tardando, porque es que la situación en este tramo de carretera así lo exige.

La Junta de Andalucía está actuando con dejadez, con indiferencia, con desprecio. Es una situación de extremo abandono y de incompetencia por parte de su Consejería que indigna a diario a todo el que tiene que transitar por esa carretera y que está exponiendo a los usuarios a un riesgo desmedido.

Por todo ello, hoy traemos aquí esta pregunta, para preguntarle cuándo de una vez se va a actuar en ese tramo de carretera, porque lo que está ocurriendo allí es lamentable y es un auténtico riesgo para todos los ciudadanos que tienen que transitar por esa carretera.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Reyes Ruiz.

Tiene la palabra la señora Consejera.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Señoría, sabe bien que la A-348, conocida como carretera de La Alpujarra, tiene una gran importancia para la conexión comarcal, intercomarcal, y en esa medida también la tiene para la Consejería. Es precisamente por eso por lo que con el plan Más Cerca se acondicionó el tramo al que su señoría hace referencia, Torvizcón-Cádiar, y se ha realizado en él una inversión de casi quince millones de euros que ha supuesto un cambio radical de lo que era la carretera con anterioridad. Por eso se actuó entonces y se va a actuar ahora.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Consejera.

Señora Reyes Ruiz, tiene usted la palabra.

La señora REYES RUIZ

—Señora Consejera, la incompetencia, la desidia con que la Consejería de Obras Públicas está actuando en este tramo de carretera —y se lo tengo que volver

a repetir—, no tiene nombre. Veinte años esperando los vecinos de La Alpujarra, pacientemente, que se arreglen este y otros tramos de carretera que se encuentran en una penosa situación, y, cuando por fin se acometen las obras, las distancias y el tiempo de recorrido apenas se han acertado ni en un kilómetro ni en un minuto, quedando, incluso, con puntos más peligrosos que antes de acometer las obras.

Los vecinos de estos municipios están decepcionados, porque el Plan Más Cerca llega a estas carreteras tarde, muy tarde, y mal. Mal porque, incluso, pequeños tramos ejecutados hace varios años, como Torvizcón-Barbacana o el cruce de Cádiar con la rambla de Lobras, tenían mejores condiciones en peraltes y en diseños de curvas que los 11 kilómetros que hoy nos ocupan.

Pero lo extremadamente lamentable es que esta carretera, cuyo arreglo se finalizó a principios de verano, pasados unos meses, apenas cinco meses, en las primeras lluvias, en el primer invierno, ya está inundada completamente de deslizamientos a lo largo de todo el trazado y se encuentra cortada totalmente en tres puntos, y con 27 desprendimientos en solo 10 kilómetros. Más de la mitad de esos desprendimientos ocupan totalmente una de las calzadas de la carretera. Pero, además, es que apenas tiene señalización indicando... Vamos, es que no tiene señalización indicando dónde están esos desprendimientos, apenas señalización durante el día y ninguna señalización luminosa por la noche. Y eso es así y lo puede comprobar cualquiera de los diputados que hoy nos acompañan en esta Comisión, y usted misma, si visitan esas carreteras.

Pero es que, además, eso lleva así siete meses. Es que los desprendimientos se produjeron en diciembre, y apenas podemos encontrar algunos días a dos operarios quitando una piedra de la carretera. Es vergonzosa la situación que se está sufriendo por los vecinos y por todos los visitantes de aquellos pueblos y de aquella comarca en esa carretera: siete meses con los desprendimientos en la carretera, siete meses sin apenas haber quitado un montón de tierra que te encuentras por sorpresa en muchas curvas.

Los problemas que a lo largo del trazado se han producido en cuanto ha habido incidencias climatológicas, como le digo, las formas en las que han quedado los cortes y los taludes, tampoco han sorprendido en ningún momento a los vecinos. Hay que decir que, cuando se estaban acometiendo las obras, a ninguno de nosotros, tampoco a ninguno de los vecinos de esos municipios, y a los que, de forma asidua, visitan esa comarca, les ha venido por sorpresa la forma en que se estaban realizando las obras. Los vecinos, que conocen el terreno, sabían que, en las primeras incidencias climatológicas, esos taludes se iban a venir abajo, como, desgraciadamente, así ha sido. Pero lo que imaginábamos, lo que esta diputada pensaba, y le aseguro que coincidía con lo que pensaba la mayoría de los alpujarreños, es que se había producido algún recorte

presupuestario, como ha ocurrido muchas veces, en el modificado de esas obras, y que la Junta de Andalucía, una vez más, era cicatera con esta comarca, y nuestra sorpresa, nuestra sorpresa, es que eso no ha sido así. Es que no solo no ha sufrido ningún recorte, lo cual hubiera sido lamentable, porque ahora va a costar más, porque ahora, para que esa carretera quede bien, no se tendrán que hacer solo unos arreglos puntuales en unos puntos determinados, sino que tendrá que ser un arreglo integral, con lo cual a la Junta de Andalucía y a la Consejería les va a costar más, aparte de las molestias y de los graves peligros que está suponiendo para los vecinos de la comarca. Pero, además de eso, como digo, nuestra sorpresa es que, lejos de haber sufrido un recorte en el presupuesto, lo que ha ocurrido es que se ha aumentado el presupuesto en un 18% más. Esto es que no se puede..., es difícil de entender.

Y es que hay volverlo a decir, y yo siento tenerlo que decir así...

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora Reyes, tiene que terminar inmediatamente.

La señora REYES RUIZ

—... pero esta carretera es, una vez más, muestra de la incompetencia de la Junta de Andalucía, y de la incompetencia sobre todo en esta comarca, y es la vergüenza, la vergüenza de la Consejería de Obras Públicas.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Reyes Ruiz.

Señora Consejera, para terminar este punto.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Señoría, sabe bien que está usted hablando de una zona donde la inestabilidad es su seña de identidad, y, cuando se actúa en ella, se encuentran y surgen dificultades que se han ido subsanando en el proyecto y en la intervención que se realizó.

Y por eso el incremento del 18,5% del presupuesto. Si usted sabe en qué se ha gastado ese incremento. Si es que es imposible —y usted lo sabe, igual que yo—, imposible adoptar un trazado que no afecte a áreas con inestabilidades. Y no es previsible todo lo que puede

concurrir en áreas de estas características: todo no. Seguramente usted tendrá el don de la perfección, y, si hubiera hecho el proyecto, hubiera previsto el ciento por ciento de todo. Yo le digo de antemano que no: que ni el don de la perfección existe, ni hubiera usted podido prever todas las circunstancias que en una obra de estas características han concurrido.

Pero, bueno, convendrá conmigo que el trazado de la carretera, partiendo de la situación que había, ha mejorado sensiblemente en cuanto a eliminación de curvas, en cuanto a eliminación de trazado peligroso, y —le diré algo más— también sabe que hay una conservación permanente, permanente.

Pero, a lo que usted también preguntaba, le diré que la Consejería está trabajando ya, y se va a actuar en dos fases: una primera fase sobre los taludes que mayor inestabilidad presentan, que, por otra parte, es normal que sea los primeros en los que actuemos, de manera que antes del próximo invierno estén culminadas esas obras. Se van a licitar de inmediato y las vamos a abordar con todas las garantías. Y, luego, vamos a ir a una segunda fase para que todos los taludes queden convenientemente tratados desde la perspectiva de la seguridad y desde la perspectiva de la circulación de la carretera.

Por eso, sí que nos importan las circunstancias que concurren a la Consejería, sí que nos hemos puesto a trabajar, pero también sabe que proyectos de estas características, por la realidad de la zona y del terreno, hay que medirlo bien, y ya que han concurrido esas circunstancias en los taludes, pues tenemos que actuar sobre ellos y hacerlo para la plena garantía y la plena totalidad.

Y ya le digo que la primera fase, antes de la llegada del invierno, estará concluida, señoría.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Consejera.

La señora REYES RUIZ

—Señor Presidente, disculpe y permítame que me salte un segundo la normativa, pero pedirle, sobre todo, que retire los escombros, son siete meses sin retirar ni siquiera los escombros.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora Reyes Ruiz, por favor, no tiene usted la palabra.

Bueno, pasamos al...

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Señorías, la información... Señorías, señorías, señorías, la información que tiene la Consejera es que por la vía se puede discurrir con normalidad, pero, ante lo que usted me dice, yo voy a pedir una comprobación de ciento por ciento de todo el recorrido y, si no fuera así, quédele por cierto que actuaremos.

Gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora Consejera, le agradecería a usted y a la señora diputada que una vez que terminó el turno no sigan debatiendo. Tenemos todo el mundo que acomodarnos al Reglamento y eso es muy importante.

8-09/POC-000337. Pregunta oral relativa a la construcción de pasos de fauna en el entorno del Parque Nacional de Doñana

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Bueno, pasamos a la siguiente pregunta relativa a la construcción de pasos de fauna en el entorno del Parque Nacional de Doñana, que formula el Grupo Socialista y su diputada, señora Rivas Pineda.

La señora RIVAS PINEDA

—Muchas gracias, señor Presidente.

Señora Consejera, intentando recuperar un poco la calma de la Comisión, el Grupo Parlamentario Socialista conoció en su momento que las carreteras A-483 del Rocío a Matalascañas y A-494 de Matalascañas a Mazagón, en el entorno del espacio natural de Doñana tendrán cuatro nuevos pasos de fauna.

Este tipo de medidas así como otras recogidas dentro del compromiso de la Junta de Andalucía de adecuar las carreteras en el área de distribución actual de expansión y de introducción del lince ibérico se está llevando a cabo, a pesar de las críticas publicitarias advertidas por las autoridades eclesiásticas con la colaboración y el asesoramiento de la Consejería de Medio Ambiente, dentro del programa LIFE-Naturaleza 2006-2011 para la conservación y reintroducción del lince ibérico en Andalucía.

De hecho, la Consejería de Obras Públicas y Transportes, a la que usted actualmente representa, ha concluido ya la ejecución del vallado de exclusión en la carretera A-483 del Rocío a Matalascañas y ha construido otros tres pasos de fauna en la citada A-494 de Matalascañas a Mazagón.

Por todo ello, señora Consejera, al Grupo Parlamentario Socialista le gustaría conocer cuáles son las características de estos proyectos y qué inversión tendrán.

Muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Rivas Pineda.
Señora Consejera.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Gracias, señoría.

Efectivamente, la Consejería de Obras Públicas y Transportes va a iniciar en breve la construcción de cuatro nuevos pasos de fauna para el lince ibérico en el entorno del Parque Nacional de Doñana, en la provincia de Huelva.

La actuación se ha adjudicado por un importe de más de 2,7 millones de euros, concretamente, 2.729.696,21 euros y un plazo de ejecución de obra de 12 meses.

Hablamos de dos pasos inferiores y dos pasos superiores o ecoductos en las carreteras A-494 de Matalascañas a Mazagón y A-483 del Rocío a Matalascañas que permiten disminuir el efecto barrera y le diré que los pasos inferiores permitirán el paso del lince y de otra fauna bajo la carretera evitando atropellos y, por tanto, elementos de peligrosidad. Y los pasos superiores están diseñados exclusivamente para la fauna y van a quedar cubiertos con tierra y vegetación para la integración plena en el paisaje y aislado de la carretera mediante vallas de madera que van a evitar la visibilidad y que van a disminuir el nivel de ruido. En ese sentido, les diré que tanto la construcción de pasos inferiores como de puentes especialmente acondicionados para la fauna deben preceder también a otras medidas de aislamiento que se van a llevar a cabo en esos puntos de intervención. Hablamos de desbroce, de cerramientos, etcétera, etcétera.

Como bien sabe, la actuación se enmarca en el programa LIFE-Naturaleza 2006-2011 para la conservación del lince ibérico en Andalucía y este tipo de medidas y otras recogidas dentro del compromiso de la Junta de adecuar las carreteras se están llevando a cabo, como no podía ser de otra manera, en colaboración con la Consejería de Medio Ambiente. Y el

programa, tenemos que decir con orgullo, que ha sido recientemente distinguido por la Unión Europea como una de las cinco mejores iniciativas de conservación ambiental financiado por la Unión Europea.

Hay otras actuaciones que la Consejería está llevando a cabo que, en todo caso, ahora después le completaré.

Gracias, señoría.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Consejera.
Señora Rivas.

La señora RIVAS PINEDA

—Gracias, señor Presidente.

Ante todo, señora Consejera, agradecerle la información y ofrecerle todo el apoyo del Grupo Parlamentario Socialista a proyectos de estas características que están contribuyendo, como usted bien ha dicho, a que se incrementen las poblaciones de lince hasta alcanzar 188 ejemplares entre Sierra Morena y Doñana, a la ampliación de un 73% de su superficie de su superficie de distribución, a la reducción del aislamiento de los núcleos poblacionales, al aumento de un 30% del número de hembras territoriales y, en definitiva, como usted bien ha señalado, al éxito de un programa pionero de cría en cautividad que está desbordando todas las previsiones hasta el punto de llegar hasta la fecha a la aportación de 40 individuos.

Nada más, y muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora Consejera, ¿quiere usted intervenir?

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Gracias, señoría.

Les decía que además de todas estas hay otras actuaciones que estamos llevando a cabo en el ámbito de Doñana, como la adecuación de puentes y drenajes existentes, el desbroce y vallado de permeabilización en los márgenes de las vías. Estamos actuando teniendo en cuenta algo esencial y fundamental y es el concepto de vía, de carretera que desde la Consejería se está implementando y se está desarrollando en cuanto a la integración en las infraestructuras viarias desde el punto de vista paisajístico, desde el punto de vista de

la seguridad y, cómo no, en la integración en los hábitats protegidos de nuestra Comunidad. Forma parte, pues, aquello que hacemos en el entorno de Doñana del concepto de vía, de infraestructura viaria que la Consejería tiene que aquí se pone de manifiesto que lo llevamos a buen término y a buen puerto.

8-09/POC-000397. Pregunta oral relativa a la obra de acceso al puerto deportivo de Chipiona fase 2 CCA50110EJO

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Consejera.

Corresponde ahora debatir la pregunta relativa a la obra de acceso al puerto deportivo de Chipiona, suscrita inicialmente por el diputado de Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía, señor García Rodríguez, que con posterioridad se ha recibido un escrito a esta Mesa suscribiendo la iniciativa el señor Mariscal Cifuentes que tampoco se encuentra presente en la sala.

Por lo tanto, el Reglamento establece que si no hay ninguno de los formulantes, la iniciativa, señor letrado, si no me equivoco, decaería.

El señor CASTRO ROMÁN

—Yo le rogaría, señor Presidente, si tuviera a bien que pudiera formularla yo mismo, en nombre de mis compañeros, suscribiéndome o adscribiéndome a la pregunta *in voce*, en otras comisiones se ha podido. En fin, en todo caso, lo dejo a su consideración y a la de la propia Mesa.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Bueno, pues que se sustancie la iniciativa, se dé por formulada y que la señora Consejera pueda contestarla, por lo menos.

Le planteo también la posibilidad de...

Señor Mariscal, tiene usted la palabra.

El señor MARISCAL CIFUENTES

—Sí, muchas gracias, señor Presidente.

En primer lugar, disculpar la ausencia en esta Comisión de mi compañero Ignacio García que es el titular de la pregunta y, simplemente, para dar por

formulada la pregunta. El único encargo que tengo de mi compañero Ignacio para usted, señora Consejera, es que me dé una información muy exhaustiva y así espero que sea.

Gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Mariscal.

Tiene la palabra la señora Consejera.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Muchas gracias, señoría.

Le voy a ofrecer toda la información al respecto, en el sentido de que las obras de acceso al puerto de Chipiona, fase 2, incluyen la ejecución de un primer tramo de acceso al Puerto, desde la A-480, con una longitud de 360 metros, y que discurre desde el camino de la antigua vía del ferrocarril, el puerto Sanlúcar, hasta enlazar con la calle Mar Caribe, por la que conecta con el puerto deportivo.

He de manifestarle que la Consejería ha actuado como debía, teniendo en cuenta los valores ambientales implicados. Además, le diré que, en todo caso, la Consejería también ha actuado conforme a lo previsto en la legislación sectorial.

El Plan General de Ordenación Urbanística de Chipiona contemplaba este vial, se ha acometido de acceso al puerto y la ubicación de la obra coincide al ciento por ciento con lo previsto en el plan.

Hay que decir que la utilidad de la obra no es exclusivamente de acceso al puerto. El tramo va a recibir tratamiento urbano, con acerado, carril bici, aparcamiento, farolas, plantaciones y mobiliario urbano, de modo que, además de evitar el paso a través de la localidad de vehículos pesados que tienen como destino el puerto, disminuyendo con ello la contaminación atmosférica y acústica, se establece el acceso a la playa de Micaela, para lo que se va a tener en cuenta, también, la construcción de un acceso a la playa para personas con discapacidad, y que sea el espacio por el que puedan acceder a la misma.

Además de un acceso al puerto y a la playa, el nuevo vial se constituye —un acceso también alternativo a Chipiona— favoreciendo la accesibilidad.

La obra requirió la ocupación de terrenos de dominio público-hidráulico, para lo que, en su momento, se solicitó la correspondiente autorización en la demarcación de costas, que fue concedida. Y se solicitó posteriormente una prórroga de la autorización, una vez iniciados los trabajos, y se ha cumplido con esa autorización que recibimos.

En reuniones con la demarcación de costas, también se acordaron varias cosas: reducir la superficie de ocupación proyectada inicialmente, mediante colleras en los taludes, regenerar la parte de la playa que presenta rellenos de escombros... Me parece que esto es especialmente importante. Allí donde había rellenos de escombros en la playa, hemos actuado y se ha limpiado la zona: se aporta arena a la playa para compensar la zona ocupada por el vial y se ha regenerado, y, por tanto, se ha limpiado toda la zona, en una superficie igual o superior a la de dominio público marítimo-terrestre, que se ha ocupado como consecuencia de la intervención dentro de lo que es el Plan General de Ordenación Urbana de Chipiona. Y también se acordaron modificar la tipología y el punto de acceso a la playa, inicialmente previsto en el proyecto.

¿Qué quiere decir esto? Hemos escuchado, hemos incorporado innovaciones y modificaciones en el proyecto, para culminar en una obra que no solo estuviera dentro del Plan General de Ordenación Urbana, sino que ofrezca accesibilidad, garantías, seguridad y que recuperara una parte de la playa, puesto que es verdad que la actuación en el vial significaba que se detraía una parte a esa playa importante de la zona.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Consejera.
Señor Mariscal.

El señor MARISCAL CIFUENTES

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

Mi compañero, Ignacio García, estoy convencido de que analizará su respuesta y estimará oportuno o no que sea objeto este asunto de futuras interpelaciones o iniciativas en esta Cámara.

Gracias.

8-09/POC-000480. Pregunta oral relativa al Centro de Transporte de Mercancías de Linares, Jaén

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Mariscal.
Señora Consejera, ¿quiere usted intervenir? Vale.

Última pregunta que figura en el orden del día, relativa al centro de transportes de mercancías de Linares, en Jaén, que formula el portavoz del Grupo Socialista, el señor Mesa Ciriza.

El señor MESA CIRIZA

—Gracias, señor Presidente.

Señora Consejera, una de las actuaciones, quizás la más relevante, que afecta a la provincia de Jaén, dentro de lo que es el mapa del diseño de actuaciones referidas al transporte en Andalucía, es el área logística Puerta de Andalucía, que, como efectivamente usted bien conoce, y su propio nombre ya lo describe, está ubicada en lo que es la zona de entrada en Andalucía, y muy bien comunicada, tanto por carretera, puesto que tenemos la conexión de la A-4, Madrid-Sevilla... Por cierto, y tampoco sin querer mirar atrás, que se está quedando como un ejemplo de buena conexión de entrada a Andalucía, después de que el Gobierno de España, el Gobierno de Zapatero, cambiara el proyecto que dejó en lo alto de la mesa el Gobierno de Aznar, y esta sí, esta solución sí va a ser una respuesta para que no tengamos atascos en la entrada de Andalucía.

Tenemos, por fin, la A-44, que ya se ha inaugurado el último tramo, en la presa de Rules hacia Motril; tenemos la A-33, Linares-Albacete, que ya están desarrollándose sus trabajos, y, hasta donde yo conozco, adjudicadas todas las obras en la provincia de Jaén, y, cómo no, complementándolo con una conexión y una apuesta de la Junta de Andalucía con la Autovía del Olivar, desde Úbeda hasta Estepa, conectando en Lucena con la A-45.

En definitiva, tanto esa infraestructura de carreteras como la propia del ferrocarril, que, como usted bien sabe, tenemos la línea transeuropea, que pasa por Linares-Baeza y que, además, es un punto de conexión de casi todos los puertos ferroviarios, yo creo que es idóneo el lugar para esa decisión que se ha adoptado de un puerto, denominado Puerto Seco, que es un centro de transportes; además de ese enclave logístico importante, si tenemos en cuenta, también, que está levantando unas expectativas y creo que va a ser muy importante para el desarrollo económico de la comarca y de la localidad, es por lo que este diputado le pregunta en qué situación se encuentra el desarrollo de este importante proyecto, denominado Puerto Seco de Linares.

Nada más, y muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Mesa.
Señora Consejera.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Gracias, señor Presidente.

Señoría, como bien sabe, la Consejería de Obras Públicas y Transportes ha planificado toda una serie de infraestructuras esenciales para el desarrollo de un nuevo modelo de crecimiento, de un nuevo modelo de desarrollo económico de nuestra Comunidad. Por tanto, el Puerto Seco de Linares es un objetivo estratégico de primera magnitud para la Consejería.

En este sentido, he de decirle que, además, el Puerto Seco es una de las principales actuaciones de lo que se denomina el área logística Puerta de Andalucía, constituyendo un área de interés autonómico, y así, en su momento, lo previó el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte de Andalucía, el PISTA.

En este sentido, el Centro de Transportes de Mercancías de Linares, que tiene, y debemos subrayar, aproximadamente cien hectáreas, se configura como una plataforma logística intermodal y, además, es un centro de mercancías donde se pretenden aprovechar las ventajas que tiene la situación geográfica, estratégica, de Linares, que ahí confluyen conexiones con ferrocarril, y eso significaría hacer realidad ese elemento también fundamental de intermodalidad, y además porque es un puerto, el Puerto Seco de Linares, que cobra también una extraordinaria importancia en relación al transporte de mercancías con el eje en el que ya estamos trabajando, que ha calificado de prioritario la Unión Europea, el eje central atlántico Algeciras-Sines, y para llegar a Madrid, lógicamente, tenemos, como un área logística de primera magnitud, el Puerto Seco de Linares, Madrid-París.

En este sentido, este eje, este corredor, que se ha cifrado como prioritario, hace que fortalezca aún más el papel que debe jugar, en el ámbito de nuestra Comunidad, este Puerto Seco, esta área logística.

En este sentido, además, se sitúa el Puerto Seco en lo que es la futura autopista A-32, que va a comunicar Andalucía con Levante, a través de Albacete, con lo cual es un elemento aún que lo hace aún de mayor importancia.

Y la verdad es que se han previsto dos fases para el desarrollo del proyecto. Una —la primera—, para la cual la Junta de Andalucía ya hemos expropiado los terrenos, en los que se incluyen las parcelas logística y de servicios, y a continuación, lógicamente, hasta la culminación de todo el proyecto, se llevará a cabo la segunda fase.

Me gustaría señalarle un dato, y es que hay una previsión. Cuando se terminen las dos fases y pongamos en funcionamiento el puerto seco, 3.200 trabajadores podrán desarrollar su función en esa área logística, como digo, de primera magnitud. Sabe también que, en marzo, el Consejero de Obras Públicas y Transportes

entonces, el 4 de marzo de 2009, aprobó el Plan Funcional del Puerto Seco de Linares, que ordena todas y cada una de las actividades que se van a llevar a cabo en el área logística, y que, tras la aprobación del plan funcional, simultáneamente, se está llevando a cabo la tramitación ambiental, y está siendo sometido el centro al procedimiento urbanístico reglamentario y adecuado, y se nos ha trasladado a la Consejería de Vivienda y hemos trasladado a la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio la solicitud de formulación del plan especial de interés público en suelo no urbanizable del Centro de Transporte de Mercancías de Interés Autonómico de Linares, y esa redacción se está ultimando. ¿Qué quiero decir con esto? Pues que no dejamos de trabajar en algo que es esencial, estratégico y fundamental, no solo para Linares, no solo para Jaén, sino para toda Andalucía, porque es un espacio estratégico de primera magnitud.

La fecha de finalización prevista para todos estos trámites, que se están realizando, como le digo, simultáneamente, es principios de septiembre, y se prevé que el proyecto de ejecución de obra se inicie a finales de año, en el otoño-invierno del año en el que estamos, para licitar, en el segundo semestre de 2010, la obra de la segunda fase. Estamos ajustándonos a los objetivos de la hoja de ruta, al PISTA, y a todo lo que teníamos previsto en cuanto a la culminación de esa primera fase.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Consejera.
Señor Mesa.

El señor MESA CIRIZA

—Gracias, señor Presidente.

Muchas gracias, señora Consejera, por la información, y bienvenidas esas actuaciones y esas decisiones.

Y comparto con su señoría, comparto que no solo, aunque también, por el interés por el desarrollo económico y el empleo de la comarca de Linares, de lo que es la provincia de Jaén, sino, además, por ese andar, por ese camino hacia la sostenibilidad, y muy importante en las decisiones que se tomen sobre el ferrocarril.

Yo creo que eso lo comparto con lo que se ha expuesto anteriormente, hablando también del metro de Sevilla. Creo que hemos tenido una etapa de gran esfuerzo inversor y de haber conseguido unos logros muy importantes en el desarrollo de las carreteras —por tanto, a la hora del transporte de mercancías por carretera—, pero nos queda mucho por recorrer, y,

por tanto, tenemos que ahondar y tenemos que acelerar mucho el paso a la hora de tratar de llevar a la práctica en la realidad cuanto hablamos de sostenibilidad, que es aplicar, empujar más hacia un ferrocarril, hacia un transporte de mercancías por el ferrocarril, porque es evidente que todos circulamos por carretera, y estando en 2009, vemos todavía con preocupación esas caravanas de transportes de camiones, tráilers, en los que todavía van muchas mercancías por carretera, y desde los gobiernos y desde los partidos que los sustentamos tenemos que hacer un gran esfuerzo por invertir esa tendencia, apostar por el transporte por el ferrocarril, apostar por la sostenibilidad y, por tanto, dar una respuesta clara, ya que tenemos ese gran tramo recorrido, que es el de la carretera, y ahora acelerar el ritmo del ferrocarril.

Nada más y muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Mesa Ciriza.

Suspendemos durante un minuto la Comisión para permitir que la Consejera abandone la sala.

Muchas gracias.

[Receso.]

8-08/PNLC-000359 y 8-09/PNLC-000071. Debate agrupado de las proposiciones no de ley relativas al soterramiento de la autovía eje diagonal Úbeda-Estepa, tramo Martos-Cabra, a su paso por Doña Mencía, y a las mejoras en la Autovía del Olivar a su paso por Doña Mencía (Córdoba)

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señorías, comenzamos el debate de las proposiciones no de ley. Les advierto que vamos a votar una a una las iniciativas. Lo digo de cara a hacer presentes las huestes de cada uno de los grupos.

La Mesa de la Comisión acordó, una vez que se habían agrupado dos iniciativas del Partido Socialista y de Izquierda Unida, establecer un debate por el cual empezaría el debate de la iniciativa del Grupo Socialista, continuaría el Grupo de Izquierda Unida, intervendría el Grupo Popular, intervendría Izquierda Unida, y cerraría el debate el Grupo Socialista, y, después, cada una de las iniciativas se votaría por separado. Ese es el acuerdo de la Mesa y, conforme a ese acuerdo, vamos a proceder a debatir en la sesión de la Comisión.

Por lo tanto, señorías, recordándoles una vez más que vamos a someter a votación las iniciativas una a una, tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista, el señor Cebrián Pastor.

El señor CEBRIÁN PASTOR

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

Abordamos hoy en esta Comisión el debate conjunto de dos iniciativas, una del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida y otra del Grupo Parlamentario Socialista, en relación con la problemática que está suscitando el paso de la Autovía del Olivar por las proximidades del núcleo urbano del municipio cordobés de Doña Mencía.

Como sus señorías conocen, la Autovía del Olivar es una de las actuaciones más importantes que en materia de infraestructuras viarias está ejecutando la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía en estos momentos. Se trata, como bien saben sus señorías, de convertir en autovía las diferentes carreteras que unen el municipio sevillano de Estepa con el municipio jiennense de Úbeda atravesando la provincia de Córdoba. En definitiva, estamos hablando de convertir en autovía aproximadamente ciento noventa kilómetros de carreteras actuales para mejorar la comunicación de un número muy importante de municipios y ciudades medias del interior de Andalucía; una mejora de comunicación que va a contribuir a articular solidariamente el territorio, a mejorar el desarrollo económico y social de los municipios afectados, y también, cómo no, la prestación de los servicios públicos. Es una infraestructura que está incluida en el plan que contempla este tipo de actuaciones, el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en nuestra Comunidad, y que supone, de inicio, una inversión superior a los setecientos millones de euros y, lógicamente, la creación de un número importante de puestos de trabajo y de generación de actividades económicas, tanto en la construcción de dicha infraestructura como, lógicamente, una vez finalizada la misma por las mejoras que toda la actividad económica del entorno podrá disfrutar.

Evidentemente, unas infraestructuras de este nivel, para ejecutarlas, se han tenido que dividir en una serie de tramos de los que, en el momento en el que presentamos esta iniciativa, tres estaban en servicio. En este momento ya hay cuatro en servicio, hace aproximadamente un par de meses se abrió el tramo entre Estepa y Úbeda, y el próximo viernes también se abrirá al tráfico, parece que está previsto el tramo entre Cabra y Lucena. Y el resto de tramos, pues, o bien están en ejecución y algunos, como es el que centra el debate de esta iniciativa, en fase de inicio de redacción de proyectos.

En concreto, y refiriéndome al objeto de esta iniciativa, el estudio informativo de la autovía Eje Diagonal Úbeda-Estepa, correspondiente al tramo Martos-Cabra, a su paso junto al núcleo urbano doña Mencía, plantea un trazado en depresión que ocupa parte..., parte no, toda la actual carretera 318, al ser más amplia la autovía, lógicamente ocupa la zona verde que existe, en estos momentos, en el entorno de la antigua estación de ferrocarril, donde hay una actividad empresarial conocida como la cantina y también ocupa —y esto es realmente grave y preocupante—, parte de la Vía Verde del Aceite e incluso corta, en esos estudios, la continuidad de dichas vías.

En definitiva, estamos hablando de que, sobre la base del estudio informativo previo, se plantea la creación de una barrera que, lógicamente, de mantenerse en esos términos, dificultaría la comunicación entre municipios y su entorno natural: los terrenos del Parque Natural de la Sierra Subbética, la Vía Verde del Aceite, que juega un papel fundamental en el desarrollo turístico del municipio, del resto del municipio de la Subbética, y, lógicamente también, si no se corrige, pues provocará un riesgo evidente de contaminación acústica y visual.

Es evidente que, desde que se planteó esta iniciativa del Grupo Socialista, la iniciativa del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, se han producido una serie de hechos, de acontecimientos, incluso anteriores a los mismos.

En definitiva, la iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista es fundamentalmente fruto, creo, como la del Grupo de Izquierda Unida de la preocupación, del compromiso de los diputados que representamos a los ciudadanos de Córdoba en este Parlamento, pero también, cómo no, del trabajo de nuestros compañeros y compañeras en el ámbito local. Fue el grupo municipal socialista y también la alcaldesa de Izquierda Unida, los que plantearon en el periodo de alegaciones al proyecto sendas alegaciones, y también se ha seguido trabajando con la Consejería de Obras Públicas y Transportes para intentar buscar la mejor solución a esta situación.

En definitiva, se trata de que los efectos positivos, que son muchos, que está en una infraestructura tan importante como es la Autovía del Olivar, va a tener para el municipio de doña Mencía, para todos los municipios del entorno, no se vea minimizada o no ponga en dificultad otra serie de elementos fundamentales para el desarrollo del municipio de doña Mencía, que son los que anteriormente planteamos.

En definitiva, señorías, de lo que se trata es de que, como todavía estamos en el momento oportuno, en la medida en que está en fase de adjudicación la redacción del proyecto definitivo, lo que planteamos, desde el Grupo Socialista, y además lo planteamos con la voluntad de lograr el mayor acuerdo, el mayor consenso, el mayor entendimiento, a nivel político, en

este Parlamento. También se está trabajando en ese sentido a nivel municipal y también se está trabajando en ese sentido entre las administraciones públicas implicadas, fundamentalmente el Ayuntamiento de doña Mencía, la Consejería de Obras Públicas y Transportes y también los colectivos de municipios que han creado una plataforma al respecto, nosotros lo que planteamos en nuestra iniciativa y manifestamos ya nuestra predisposición a lograr ese acuerdo y ese consenso en este Parlamento, es de que, puesto que estamos en el momento oportuno, todavía no se ha iniciado la redacción del proyecto, que se adopten las medidas técnicas que resulten necesarias, sin excluir ninguna, lógicamente, para que el impacto negativo que cualquier infraestructura de estas características provoca y, en este caso, que, lógicamente se ve acentuado por las características que yo decía al principio de mi intervención, ese espacio en zonas de..., del Parque de la Sierra Subbética, la Vía Verde, esas zonas recreativas y el impacto acústico y visual, pues, lógicamente, que se vea minimizado al máximo.

De tal manera que haya la mayor comunicación posible, la mayor integración, entre el núcleo urbano del municipio y su entorno natural, que es el Parque Natural de la Sierra Subbética y garantizando, algo que creemos que es fundamental para el desarrollo turístico de la zona, la continuidad de la Vía Verde del Aceite, porque gran parte de la actividad turística que se genera en el municipio, en el entorno, se canaliza a través de esta Vía Verde del Aceite.

Por mi parte nada más y reiterar esa voluntad de que encima del trabajo, para lograr un acuerdo que se ha puesto en marcha en el ámbito local, también la relación del ayuntamiento con la Consejería de Obras Públicas y Transportes, lo podamos conseguir en esta Cámara.

Nada más, y muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Cebrián Pastor.
Señor Mariscal, tiene usted la palabra.

El señor MARISCAL CIFUENTES

—Gracias, señor Presidente.
En primer lugar y antes de entrar en materia, quisiera dejar constancia de la sorpresa que me causa el ordenamiento del debate. En los cinco años que llevo aquí, nunca había visto que en un debate conjunto el grupo que abre sea también el grupo que cierra. Y nunca jamás había visto que una iniciativa como la de Izquierda Unida, que está presentada tres meses antes que la iniciativa del Grupo Socialista, sea presentada

en un debate conjunto después de la presentación del Grupo Socialista.

Pero bueno, estos son los atropellos diarios a los que nos tienen sometidos el Grupo Socialista y su mayoría y cómo ordenan los debates en cada momento.

Voy a lo que vamos. Y lo que vamos es que doña Mencía es un municipio que se encuentra en la Subbética Cordobesa. Un municipio que ha tenido, como el conjunto de esta comarca, dificultades en la comunicación, en las comunicaciones y que por fin parece que va culminando o va superando estas dificultades, con la culminación de esta importante infraestructura de la autovía y de este eje diagonal que contribuye, también, cómo no, a que podamos sustituir las comunicaciones radiales en nuestra Comunidad Autónoma por una comunicación más horizontal.

Pero como en tantas otras ocasiones sucede, una infraestructura de este tipo puede ocasionar daños y daños irreversibles al desarrollo económico, al desarrollo de la sociedad, en este caso, del municipio de doña Mencía.

Tenemos un municipio que está creciendo, mirando al parque natural; que está creciendo de cara a los recursos naturales; que está haciendo del aprovechamiento sostenible de estos recursos la vía fundamental para su desarrollo económico y que se beneficia, a nivel turístico y a nivel de patrimonio cultural y de patrimonio natural de la Vía Verde que, como saben, tiene el trayecto del antiguo ferrocarril, de esa área recreativa y, cómo no, del acceso al Parque Natural de la Subbética.

La apuesta que desde el Gobierno municipal de Izquierda Unida en el Ayuntamiento de doña Mencía se está haciendo por mantener este tipo de desarrollo, por apostar por un desarrollo equilibrado entre el municipio y el conjunto del entorno, se ve hipotecado por este riesgo que supone que la autovía rompa la continuidad entre el núcleo urbano y estas importantes zonas naturales que son lo que alimenta, hoy día, al municipio de doña Mencía.

Y, efectivamente, no estamos aquí porque se nos haya ocurrido a los diputados de Córdoba traer este problema, sino porque nos hacemos eco, como debe ser nuestra responsabilidad, de una importante movilización ciudadana que expresa la preocupación creciente que el riesgo que acabo de exponer puede suponer para el futuro desarrollo de este pueblo.

No en vano, el acuerdo unánime del conjunto de las fuerzas políticas que están representadas en el ayuntamiento en su momento para exigir a la Junta de Andalucía y a los técnicos de la Consejería de Obras Públicas que se pudiera alcanzar una solución que permitiera la, como se dice ahora, la permeabilidad entre el núcleo urbano y el espacio natural que lo rodea.

Lo que nosotros proponemos en nuestra proposición no de ley es que se le haga caso a las alegaciones que presentó en su momento el Ayuntamiento de doña

Mencía y a las alegaciones que presentó, en su momento, el Grupo Socialista del Ayuntamiento de doña Mencía. Alegaciones, todas ellas, que van en línea, van en línea con lo que se está planteando por parte de la ciudadanía en doña Mencía, de la preocupación de los sectores sociales, de los sectores empresariales del municipio de doña Mencía y que, por lo tanto, se garantice esa permeabilidad absoluta entre el núcleo urbano del municipio y el entorno natural. Para esto, pues puede haber diversas soluciones, nosotros no somos ingenieros, y creo que, en todo caso, la garantía debe ser que el diálogo, que hasta ahora hay que decir que está primando, y he sido testigo, he podido organizar un par de reuniones que ya se han tenido entre el anterior Consejero de Obras Públicas y el ayuntamiento, y también con la actual Consejera de Obras Públicas y la Alcaldesa de Doña Mencía, en la cual se han abierto, al menos, vías de diálogo que creo que deben ser complementadas con traer el debate ciudadano a esta Cámara, que es donde corresponde. La Comisión de Obras Públicas debe hacerse —y nosotros proponemos que así sea— eco de esta importante problemática, debe ponerse del lado del futuro desarrollo de Doña Mencía, y es por lo que pedimos a esta Comisión que apoye la proposición no de ley que traemos hoy aquí.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Mariscal.

Señor Fuentes Lopera, en nombre del Grupo Popular, tiene usted la palabra.

El señor FUENTES LOPERA

—Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, el Ayuntamiento de Doña Mencía registraba un escrito de salida, el 13 de marzo de 2008, en el cual formulaba la siguiente iniciativa:

«En respuesta al escrito en representación de la Asociación Vesci-El Laderón, el pasado día 8 de febrero, expresando la preocupación de tal entidad por la construcción de la autovía eje-diagonal Úbeda-Esteba, tramo Martos-Cabra, le informo de que el ayuntamiento en pleno, en sesión ordinaria celebrada el 25 de febrero, adoptó por unanimidad el acuerdo de aprobar la moción consensuada por los tres Grupos políticos municipales, IU-CA, PSOE y Partido Popular, que integra a la corporación documento que le adjunto.

»Doña Mencía, 11 de marzo de 2008.»

En ese documento, como sus señorías saben, la moción relativa al soterramiento total de la autovía diagonal Úbeda-Esteba, tramo Martos-Cabra-Doña Mencía, planteaba dos cosas fundamentales —digo,

un documento que fue aprobado por todos los grupos políticos—:

Primero, una solución constructiva a un problema que se había creado como consecuencia de uno de los ejes más fundamentales que tiene, o puede tener, nuestra Comunidad, y que lleva bastante tiempo de retraso, sobre todo en Córdoba. Seis de los siete tramos todavía están en fase de redacción, y uno todavía no está inaugurado.

En definitiva, señorías, la solución era..., se pedía una solución constructiva, y eso requería «soterramiento en la longitud necesaria, para que no se produzcan negativos efectos». Así dice la moción que en su día se presentaba.

Y, en segundo el lugar, el ayuntamiento exigía información ante la falta de la misma, por entender que no tenía suficiente información por parte de la Consejería. Eso se hacía, señorías, el 11 de marzo de 2008.

¿Qué ha ocurrido desde entonces hasta aquí? Porque, como todo el mundo sabe, se presentaron unas alegaciones, sin respuesta, ante la preocupación de la fractura de un núcleo urbano, por la Vía Verde de la Subbética y el Parque Natural de la Sierra Subbética.

Se crea una plataforma para defender los intereses de esa ciudad, y que como consecuencia de la construcción de la autovía no se pudiesen producir impactos negativos en cuanto afectaran a recursos ambientales, a recursos económicos, a patrimoniales o, incluso, en recursos culturales.

Señorías, yo sé, porque anoche estuvo mi compañero reunido con la plataforma, que también participan los grupos políticos, que hay una transaccional. Yo quiero criticar aquí y denunciar públicamente que nosotros no tenemos acceso a esa transaccional, ni por cortesía se me ha facilitado; he tenido yo que requerir la presencia de un diputado para que me leyese una transaccional pactada, porque con cualquier solución que no fuera el consenso haríamos entre todos un flaco favor a ese pueblo; un flaco favor a ese pueblo y a la provincia de Córdoba.

Como ya la he leído, por requerimiento, y no porque nadie me la haya facilitado —una falta de deferencia por parte del PSOE y de Izquierda Unida—, señorías, nosotros vamos a votar esa transaccional porque incluye lo que en su día pedía el ayuntamiento en pleno, con todas las fuerzas políticas al unísono, y porque también es la gran aspiración de esa plataforma, a la que yo quiero hacer público reconocimiento, leyendo ese documento del Ayuntamiento de Doña Mencía.

Luego, nosotros queremos poner de manifiesto que estamos de acuerdo con la iniciativa planteada por Izquierda Unida el 3 de diciembre de 2008, y muchos meses después de que se llegase a ese acuerdo en el pleno del ayuntamiento por parte del PSOE, IU-CA y Partido Popular, y también, en parte, con lo que dispone la propuesta del Partido Socialista,

que viene a dar una fórmula técnica, pero nosotros consideramos que es preciso y necesario contemplar el interés que motivó a la plataforma a reivindicar un consenso; independientemente de las actuaciones, con todo rigor técnico que se contemple en todo momento el soterramiento, teniendo muy presente su longitud a su paso por el núcleo de Doña Mencía.

En definitiva, señorías, nos adelantamos ya a lo que puede ser una propuesta de consenso, porque entendemos que la plataforma y esa ciudad de Doña Mencía se lo merecen.

Y sí, señorías, destacar y poner encima de la mesa que no hemos tenido, o no han tenido los grupos políticos la deferencia de traerme, o darnos a conocer, la transaccional, para que tuviésemos conocimiento todos de lo que va a salir adelante. En cualquier caso, nosotros sabemos ya, porque estuvimos hablando con la plataforma, que iba a incluir la propuesta del PSOE la necesidad de soterrar, a su paso por Doña Mencía, la autovía Estepa-Úbeda.

Y, así las cosas, nosotros, señorías, votaremos favorablemente a esa iniciativa, y si vemos que no se contempla, pues no daremos el visto bueno a que se tramite la transaccional que creo que se va a plantear.

Muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Fuentes Lopera.

Por el Grupo de Izquierda Unida Los Verdes, señor Mariscal, tiene usted la palabra.

El señor MARISCAL CIFUENTES

—Sí. Muchas gracias, señor Presidente.

A ver, en primer lugar, referirme a lo que plantea el señor Fuentes.

No veo que esté a debate una iniciativa del Grupo Popular relativa al soterramiento de la autovía a su paso por Doña Mencía; se está debatiendo una iniciativa de Izquierda Unida y se está debatiendo una iniciativa del Partido Socialista. Por lo tanto, lo que convenía en este asunto era un principio de acuerdo, en caso de que quisiésemos alcanzarlo, entre el Grupo Socialista, el Grupo Popular..., perdón, entre el Grupo Socialista y el Grupo de Izquierda Unida, y así ha sido. Y, efectivamente, usted conoce la propuesta negociada, que hora voy a pasar a exponer, entre ambos grupos, porque el portavoz del Grupo de Izquierda Unida se la ha facilitado. Luego, hay serias contradicciones en lo que usted acaba de plantear.

Creo que lo importante sería, en todo caso, buscar el consenso y la unanimidad. El pueblo de Doña Mencía no entendería que el Grupo Popular tuviese que recurrir

a una cuestión reglamentaria para evitar que se produzca la unanimidad en esta Comisión. Pero, en todo caso, las acciones de cada grupo son responsabilidad de cada grupo, y no tengo yo por qué juzgarlas, pero creo que lo que el pueblo de Doña Mencía quiere, y lo que quiere tanto el Grupo Socialista como el Grupo de Izquierda Unida, como el Grupo Popular en el Ayuntamiento de Doña Mencía, es que hoy salgamos aquí con una posición unánime de la Comisión de Obras Públicas en este asunto.

Efectivamente, nosotros hemos acordado el texto que voy a proponer, que voy a pasar a leer, y que entregaré a la Mesa inmediatamente después, porque plantea cuatro cuestiones que a nosotros nos parecen fundamentales:

En primer lugar, que forma parte también de las alegaciones, a las cuales hace referencia la propuesta de acuerdo, en la parte propositiva, de la proposición no de ley de Izquierda Unida. En primer lugar, que la solución técnica, sin que nosotros tengamos que dictar cuál es, no excluya el soterramiento en los tramos y en la longitud necesarios.

En segundo lugar, y me parece mucho más importante, en todo caso, que la solución técnica garantice la permeabilidad desde el núcleo urbano al espacio natural.

En tercer lugar, que todo lo que se va a hacer se va a hacer como se viene haciendo hasta ahora: a través de las líneas de diálogo abiertas, con el absoluto consenso entre la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Doña Mencía, con el conjunto de sus grupos políticos. Y esta búsqueda del consenso entre ambas instituciones creo que también es un asunto muy importante porque permite, en ese marco de diálogo, que se escuchen las partes, y que se puedan alcanzar soluciones negociadas, y que los técnicos tengan que ser, pues un poco los que pongan en la práctica, que para eso están, los acuerdos políticos que se alcancen.

Y en cuarto y último lugar, y, desde luego, no menos importante, la inclusión de la participación ciudadana, o de la participación de los colectivos afectados, también, para que sea escuchada esta plataforma en las soluciones que se vayan proponiendo.

Por tanto, paso a leer el acuerdo, que sería, técnicamente, una propuesta de enmienda transaccional de mi grupo a la proposición no de ley del Grupo Socialista, esperando que él haga lo mismo con mi proposición no de ley y de esa forma podamos votar el mismo texto unos y otros y salgamos todos contentos.

«Que en la redacción del proyecto constructivo de la Autovía del Olivar correspondiente al tramo Doña Mencía-Luque se adopten las medidas necesarias, sin excluir el soterramiento con falso túnel en los tramos y longitud necesarios para minimizar el impacto acústico y visual de dicha infraestructura, garantizando la permeabilidad desde el núcleo urbano a los terrenos

colindantes con la antigua estación y el Parque Natural de las Sierras Subbéticas y la continuidad de la Vía Verde del Aceite, priorizando la integración paisajística de la actuación y buscando una solución consensuada en el marco de trabajo y colaboración establecido entre la Consejería de Obras Públicas y Transportes, el Ayuntamiento de Doña Mencía y los colectivos afectados.»

Bien, este sería el texto que proponemos, esperando que sea permitida su tramitación y que, finalmente, forme el acuerdo unánime de esta Comisión, y que también sea una herramienta que los ciudadanos y ciudadanas de Doña Mencía tengan para poder seguir reivindicando el cumplimiento de lo que aquí acordemos, en esta Comisión, y el cumplimiento, por parte del Gobierno, de los compromisos que le pedimos que obtenga a través de este acuerdo político.

Nada más y muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Mariscal. Le solicitaría que haga usted llegar a la Mesa el texto de la iniciativa de transacción que plantean desde su grupo.

Y, para terminar el debate... Por cierto, conforme a como se había ordenado por parte de la Mesa; Mesa, señor Mariscal, que va a tomar los acuerdos que sean precisos y que no va a parar, ni por incomparecencia ni por incapacidad de ningún grupo político, de poder hacer su trabajo, y que es tan atropellante como para permitir retrasar el normal discurrir de la Comisión para que usted pueda..., pudiera haber formular la pregunta como la formuló en el anterior punto del orden del día.

[Intervención no registrada.]

No, no tiene usted la palabra en absoluto.

Le corresponde el turno al señor Cebrián Pastor. Tiene usted la palabra.

El señor CEBRIÁN PASTOR

—Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, en primer lugar, para agradecer el tono de las intervenciones. Yo creo que todos somos conscientes de que estamos tratando un problema importante e intentando buscar una solución al mismo, y, por lo tanto, señor Mariscal, desde el Grupo Parlamentario Socialista, si cometimos un error —y probablemente lo cometimos— a la hora de ordenar el debate, tenga la absoluta certeza y confianza de que lo hicimos con buena voluntad. Lo que pasa es que probablemente nos equivocamos. Precisamente, al tener que haber dos intervenciones, pensábamos que era mejor que usted tuviera la opción de cerrar un turno de intervenciones

y que el grupo mayoritario cerrara el segundo turno de intervenciones, pero que entendemos que pueda tener otra interpretación. Pero que tenga usted la absoluta tranquilidad, la absoluta confianza, de que lo hicimos con la mejor voluntad.

Yo ni siquiera achacaría la culpa a la ausencia de su compañero en la Comisión —sé que son pocos diputados y están en múltiples frentes—; pero que sí quiero que se quede tranquilo de que, tanto en la ordenación del debate como —y a usted le consta, porque lo hemos trabajado conjuntamente— en el desarrollo y en el trabajo de este tema, hemos intentado cada uno poner de nuestra parte lo que entendíamos que era necesario y obligatorio, para trasladarles un mensaje de confianza y de seguridad a los ciudadanos de Doña Mencía y a su ayuntamiento, en la medida en que creo que vamos a contribuir a poner un granito de arena en la solución de este problema.

Un problema que, evidentemente, tiene una repercusión muy importante en el territorio, que tiene una primera respuesta desde el ámbito local. Y yo ahí quisiera poner de manifiesto, lógicamente, las alegaciones que inicialmente plantea el grupo municipal socialista, tanto por el contenido como por el momento en el que se producen esas alegaciones. Estamos hablando, señorías, del mes de julio del año 2007, cuando acaban de celebrarse, poco tiempo antes, las elecciones municipales, y donde el grupo municipal socialista, que ostentaba la alcaldía en el anterior mandato, pierde las elecciones y las gana Izquierda Unida. Sin embargo, los compañeros concejales socialistas en el Ayuntamiento, lógicamente, comprometidos con su pueblo, con independencia de estar en la oposición, se adelantan, incluso, al propio Ayuntamiento a la hora de presentar las alegaciones, y también el Ayuntamiento es el que en días posteriores, en base a un informe técnico, presenta alegaciones.

El contenido de las alegaciones yo creo que no se trata de discutirlo, porque es un punto de partida. Yo creo que el tiempo ha ido mejorando la situación y que, lógicamente, hay un escenario —podemos entender— político, hay un escenario técnico, y hay un escenario de relación entre administraciones, que creo que son los que, desde mi punto de vista, se están desarrollando con bastante normalidad, y, además, espero que así siga a partir del día de la fecha, primero porque seamos capaces de conseguir ese acuerdo, en términos políticos, en esta Comisión; segundo, porque lo que se ha iniciado de relación entre administraciones, entre la Consejería, el Ayuntamiento y la propia plataforma, pues se vaya consolidando con el trabajo y el tiempo, y, en fin, esperemos que vaya por buen camino.

Es verdad, señor Fuentes, que estamos discutiendo dos iniciativas, de Izquierda Unida y del Partido Socialista, porque el Partido Popular no ha presentado ninguna iniciativa al respecto. Eso es tan evidente como que... Ni la han pedido a Comisión ni la tienen

registrada. Y mire que ustedes presentan iniciativas, registran iniciativas, las venden en la prensa, aunque luego no las traigan a Comisión. Pero en esta ocasión me da la impresión de que algo les ha debido pasar para no entrar en el tema. Y es verdad que ese trabajo de intentar buscar un acuerdo en términos políticos entre los dos grupos que habíamos presentado la iniciativa, pues lo iniciamos el señor Mariscal y yo, hace ya algún tiempo, avanzamos en él ayer mismo, y lo acabamos de perfilar esta mañana.

Yo no soy el responsable de que, ayer, en la asamblea, en la reunión de la plataforma, se tuviera conocimiento de lo que habíamos hablado. Desde luego, la información por mi parte no ha llegado, porque yo sé lo delicados que son los acuerdos políticos, la tentación, muchas veces en términos egoístas, que tenemos todos de sacar provecho de esos acuerdos políticos, y precisamente esa tentación de sacar beneficio o provecho del acuerdo político es el que en muchas circunstancias lo pone en peligro.

A mí me llamaron compañeros y compañeras de Doña Mencía ayer y me dijeron: «Oye, ¿es verdad que habéis llegado a un acuerdo con Izquierda Unida para votar un texto común y demás?». Y les dije: «Estamos trabajando en ello, creo que los principios del acuerdo los hemos planteado; pero tenemos que redactarlo. Yo estoy redactando el texto definitivo, y, bueno, que lo sepas». Pero que ya está, que yo sé lo delicado que es esto y, bueno, y prueba de ello es que, esta misma mañana, pues hemos modificado algunos de los elementos que sobre la base de la conversación que ayer el señor Mariscal y yo mantuvimos yo mismo había redactado.

Por lo tanto, yo creo que la predisposición de unos y de otros para renunciar a parte de nuestros planteamientos iniciales y llegar a acuerdos ha estado puesta de manifiesto.

Y a mí me gustaría, señor Fuentes, de verdad, que también hubiera esa disposición por parte de su grupo.

Vamos a ver, señor Fuentes, yo, cuando usted ha intervenido, no lo he interrumpido en ningún momento. O sea, usted pide que se le trate con respeto cuando usted siempre es irrespetuoso. Yo no voy a entrar en lo que su representante dijo anoche en la reunión de la plataforma. Ah, pues se lo voy a decir. Pues que seguirían defendiendo la iniciativa de Izquierda Unida, y, fijo y a piñón, el soterramiento, porque íbamos a estar en minoría, el Grupo Socialista, en la Comisión, y van a ganar ustedes al PSOE, el PP e Izquierda Unida, la votación. Eso es lo que dijo su representante anoche en la plataforma.

El señor FUENTES LOPERA

—¿Y eso qué tiene que ver?

El señor CEBRIÁN PASTOR

—No, hombre, tiene que ver como que usted, que está acostumbrado a utilizarlo todo, todo, absolutamente todo, pues intenta venderle una milonga a gente de buena fe que está en una plataforma trabajando por defender los intereses de su pueblo, para que, en defensa de la mayor, pues usted les diga que ustedes son los salvadores del tema porque van a defender el soterramiento, y, si es posible, desde Estepa hasta Úbeda.

Mire usted, me parece que hay que ser un poquito más serios y más rigurosos, porque yo no sé, señor Mariscal, quién se dirigió antes a quién en la voluntad de buscar el acuerdo; pero es verdad que hemos estado hablando y no nos preocupa el quitarnos ningún anillo para lograr el acuerdo. Usted nunca, nunca ha manifestado, ni como iniciativa propia de su grupo ni en el trabajo previo de esta Comisión, nunca ha manifestado el más mínimo interés por intentar buscar un acuerdo en relación con el tema. Usted piensa que los demás tenemos que dirigirnos a usted. Pues, mire usted, a lo mejor somos los demás, los titulares de la iniciativa, los que pensamos que es lo contrario.

Pero, en cualquier caso, es verdad que está en sus manos, que está en sus manos el, lógicamente, que se acepte la tramitación de la enmienda transaccional, que yo reitero, porque la hemos acordado, la misma que ha planteado el señor Mariscal, y, además, con el objetivo de que sean las dos iniciativas las que se aprueben, con el mismo texto. Pero está en su mano el permitir que se tramiten o no se tramiten. Usted podrá abrir una puerta a la esperanza a los ciudadanos de Doña Mencía o cerrársela. Pero no se preocupe, si usted se opone, mañana mismo la registraremos como proposición no de ley del Grupo Socialista, y la traeremos a Comisión lo antes posible. Usted no habrá podido, como casi siempre, ayudar en nada y se dedicará —me imagino, ojalá no— permanentemente a poner dificultades y a ir en contra de los intereses de los andaluces, en este caso de los ciudadanos de Doña Mencía. Y después no se queje si les va como les va en las elecciones.

Nada más, y muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Cebrián.

Entiendo de su intervención que presenta también una transaccional con el mismo texto a la iniciativa del Grupo de Izquierda Unida para que al final las dos iniciativas tengan el mismo texto dispositivo.

Someteríamos entonces a votación las dos iniciativas. Empezaríamos por la iniciativa de Izquierda Unida, que quedaría en su parte dispositiva... ¿Perdone usted,

señor Fuentes Lopera? Someteríamos a votación la iniciativa de Izquierda Unida, que quedaría con el texto, si así se aprueba por parte de los grupos la autorización para la tramitación de la transaccional. Y, por lo tanto, lo primero que procedería sería pedirle a la Comisión autorización para tramitar la transaccional.

Solicito de los grupos posicionamiento en ese sentido. ¿Por el Grupo de Izquierda Unida? ¿Por el Grupo Popular?

El señor FUENTES LOPERA

—Señorías, mi grupo lo va a hacer por la plataforma y por el pueblo, no por el PSOE.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Sí. Yo le estoy pidiendo, por favor, señor Fuentes, un posicionamiento claro y conciso.

El señor FUENTES LOPERA

—Y yo le estoy contestando: sí, por el pueblo y por la plataforma, no por el PSOE.

Muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Bien, pues muchas gracias, señor Fuentes. Señor Cebrián Pastor.

El señor CEBRIÁN PASTOR

—Sí, señor Presidente.

A mi grupo le gustaría conocer si la tramitación de la transaccional se refiere a las dos iniciativas, ¿eh?, porque creemos que...

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Claro. Entiendo que sí, claro, naturalmente. Eso es lo que he dicho. ¿Vale? ¿De acuerdo?

Sometido, entonces, a consideración la tramitación de la transaccional, solicito de los grupos proponentes la aceptación de las transaccionales. Por parte de Izquierda Unida se acepta la transaccional del Grupo Socialista, y por parte del Grupo Socialista se acepta la transaccional de Izquierda Unida.

Someteríamos a votación, en este momento, por lo tanto, la primera iniciativa, del Grupo de Izquierda Unida.

¿Votos a favor? Unanimidad de la Comisión.

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

Someteríamos ahora la iniciativa del Grupo Socialista.

¿Votos a favor? Unanimidad también de la Comisión.

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

8-09/PNLC-000005. Proposición no de ley relativa a los protocolos con las concesionarias de autopistas nacionales de peaje en momentos de emergencia

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasaríamos ahora a debatir la siguiente proposición no de ley en Comisión relativa a los protocolos con las concesionarias de autopistas nacionales de peaje en momentos de emergencia.

Tiene la palabra su portavoz, señor Raynaud.

El señor RAYNAUD SOTO

—Gracias, señor Presidente.

Brevemente, puesto que creo que la propia exposición de motivos y la propuesta es lo suficientemente escueta y clara, y yo diría que de actualidad... De actualidad porque estamos ya en víspera también, ya hoy primer día del mes de julio. Y, por lo tanto, una época en la que se produce, evidentemente, un intenso tráfico en los viarios de todo tipo, incluidas las propias autopistas de peaje. Y en concreto, en Andalucía, en las dos autopistas de peaje que tenemos, tanto en la Costa del Sol como en la autopista de Sevilla a Cádiz, en su tramo desde..., hasta Jerez de la Frontera, que es lo que corresponde la zona de peaje.

Y todos recordarán, señorías, el atasco que se produjo hace, como decía, un año, exactamente, en la autopista de peaje A-7, como consecuencia de la caída de una pasarela...

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Raynaud.

Por favor, ruego silencio.

El señor RAYNAUD SOTO

—Gracias, señor Presidente.

Como les decía, con la caída de una pasarela, que originó un tremendo atasco en la autopista de peaje, que obligó a la apertura de la misma tres horas más tarde, teniendo en cuenta el gravísimo riesgo que durante todo ese tiempo estuvo sometida todos los viajeros que en ese momento circulaban, que hacían uso, tanto de la AP-7 como de la A-7 en su recorrido liberado de peaje, como los vecinos de la zona que hubieran necesitado en un momento determinado utilizar por algún motivo de urgencia la AP-7 o, repito, la A-7 en su recorrido habitual. Por lo tanto, un gravísimo riesgo para la llegada también de los vehículos de emergencia.

Creemos, señorías, que es prioritario el hecho de regular las carreteras andaluzas mediante un protocolo que evite que estas circunstancias se puedan producir, que queden carreteras bloqueadas no es solamente un tema que haya ocurrido en la Comunidad andaluza. Recordaremos cómo este invierno pasado, en Asturias, se produjo un hecho similar, precisamente por una gran nevada, que obligó también a un bloqueo durante horas de todos los usuarios y que, para más inri, después de las incomodidades, de los problemas que tuvieron que sufrir, pues también tuvieron incluso que hacer frente al pago del peaje.

Esto, evidentemente, para que sus señorías se puedan hacer una idea, recordarles muy brevemente que el siniestro se produjo a las 16:55 horas, es decir, a las cinco menos cinco de la tarde; que a los diez minutos Tráfico estaba comunicando con el Ministerio de Fomento para que se pudiera producir el levantamiento del peaje y, por lo tanto, la libre circulación por la autopista AP-7; que Fomento comunicó a la concesionaria la primera comunicación a las 18:50, es decir, una hora y 45 minutos después de ocurrido el siniestro; y que la apertura del peaje por parte de la concesionaria no se llegó a producir hasta las 19:50, hasta prácticamente las ocho de la tarde.

Por lo tanto, diez minutos en la primera gestión, una hora cuarenta y cinco minutos en la segunda, una hora a través del aviso de la delegación del gobierno a las sociedades..., a través de la delegación del gobierno en las Sociedades Nacionales de Peaje. Dos horas cincuenta y cinco minutos desde que hubo necesidad de liberar la autopista hasta que por fin se pudo conseguir.

Y es verdad que la Delegación del Gobierno avisó a la concesionaria la primera vez a las 18:50, mediante un aviso verbal; la segunda a las 19:40, también le reiteró ese aviso verbal, y la tercera, ya por escrito, en la cual ratificaba esos avisos verbales a las 20:10 horas de la tarde.

Señorías, con esta propuesta lo que se pretende es, ni más ni menos, como dice el propio acuerdo, instar a

la Delegación del Gobierno en las sociedades concesionarias de autopistas nacionales de peaje, a suscribir el correspondiente protocolo regulador del uso de las autopistas de peaje, con una exención de pago para el usuario cuando se produzcan emergencias, accidentes u otras incidencias que en la propia autopista o en sus vías alternativas lo justifiquen. Eso es, en definitiva, el fondo y la forma de nuestra propuesta. Hasta ahora, pues no ha habido oportunidad a lo largo de los años de caer en esta circunstancia, nosotros hemos tenido la oportunidad, desgraciadamente, de vivirlo en Andalucía, y creemos que mediante los oportunos convenios que permitan una actuación rápida, sin demora, y que directamente mediante ese convenio se faculte a la Delegación del Gobierno a, inmediateamente que Tráfico se lo comunique, pues, solicitar la apertura de esa autopista de peaje y liberarla del pago cuando ocurran esas circunstancias, a criterio de la propia Delegación de Tráfico, pues yo creo que saldríamos ganando todos.

Esto es, señorías, en el fondo, repito, la propuesta que traemos hoy a esta Comisión y que esperamos que tenga el apoyo del resto de los grupos aquí representados.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Raynaud.

Señora Cuenca, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista.

La señora CUENCA CABEZA

—Gracias, señor Presidente.

Señorías, tomo la palabra para posicionar a mi grupo en una iniciativa que plantea el Grupo Parlamentario Popular sobre los protocolos de emergencia en las autopistas, y que el mismo portavoz del Grupo Popular plantea en base a un episodio que se produjo en Mijas el año pasado.

Como su señoría conoce perfectamente, no es competencia del Gobierno andaluz establecer este tipo de convenios ni protocolo, y así se lo ha hecho saber el gobierno..., el Gobierno andaluz, en una contestación a una información que solicitaba su señoría, donde pedía copia de los protocolos suscritos entre el Ministerio de Fomento y la Delegación del Gobierno con las concesionarias de peajes para los casos de emergencia en las autopistas andaluzas. Y que parece que no ha encontrado.

No obstante, sí decirle, señor Raynaud, que plantear esta iniciativa en un momento en el que el Partido Popular no está gobernando, ni en España ni

en Andalucía, a nosotros nos parece, cuanto menos, un tanto anecdótico. Es decir que están poniendo encima de la mesa un supuesto problema que ustedes fueron incapaces de resolver durante los ocho años de gobierno que tuvieron. Claro, señoría, que esto me lleva a hacer una reflexión que seguramente habrá hecho también su señoría. Y es que fueron ustedes los que a través de algunos reales decretos suprimieron peajes en Valencia, en Zaragoza, en Madrid..., si la información que yo tengo es correcta, no siendo así el caso de nuestra Comunidad Autónoma. Es decir, en Andalucía el Partido Popular amplió la concesión de los peajes hasta el año 2019. Por lo tanto, señorías, si hubieran liberado los peajes de Andalucía, no tendríamos que estar debatiendo, hoy por hoy, esta iniciativa. Pero, como las cosas son como son, ustedes ampliaron la concesión de los peajes y ahora plantean la necesidad de establecer un protocolo regulador en caso de emergencia o en caso de accidente u otras incidencias, como dice la exposición, la parte propositiva de su proposición no de ley, que no sé si se están refiriendo ustedes a los casos de mantenimiento o conservación de las propias autopistas.

En cualquier caso —y termino, señor Presidente—, le tengo que decir, señor Raynaud, que los contratos concesionales del Estado con las empresas que explotan las autopistas, en España, ya prevén los supuestos de circunstancias excepcionales. A estos supuestos responde la potestad reconocida al Delegado del Gobierno, como usted bien ha dicho, en las sociedades concesionarias de autopistas nacionales de peaje, por el artículo 29 de la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras, según la redacción dada al mismo por el Real Decreto Ley 11/2011, del 22 de junio. En el citado artículo se regula, en principio, la potestad del Ministerio de Fomento para resolver las situaciones de carácter coyuntural, cuando las condiciones, situaciones, exigencias técnicas o seguridad vial de las carreteras estatales lo requieran, pudiendo establecer limitaciones temporales o permanentes a la circulación, en ciertos tramos o partes de las carreteras. La aportación del citado Real Decreto Ley 11/2011 consiste en extender las citadas potestades a las autopistas prestadas en régimen de concesión. Es decir, que ya se reconoce una potestad general de intervención para las situaciones coyunturales que alteran el régimen de utilización de las autopistas, con un carácter temporal, por el tiempo necesario para resolver la situación que lo ha originado.

En definitiva, ¿qué le quiero decir con esto? Que nuestro voto va a ser negativo, por entender que ya existe este protocolo que usted está pidiendo y que está, bueno, claramente determinado en los artículos que antes le citado, a potestad del propio Delegado del Gobierno.

Nada más, y muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Cuenca.

Para cerrar el debate a esta iniciativa, señor Raynaud.

El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señor Presidente.

Bueno. Creo que, en principio, la portavoz socialista ni siquiera se ha leído con detenimiento la propuesta, puesto que nosotros somos conscientes de que quien tiene, precisamente, la facultad es el Gobierno, y así lo dice nuestra proposición no de ley: instar a la Delegación del Gobierno en las sociedades concesionarias.

En ningún momento estoy imputando o estamos imputando la responsabilidad o las competencias, en esta materia, a la Junta de Andalucía, sino todo lo contrario. Pero ustedes, aprovechando que siempre pasa, desde tiempos inmemorables, el Pisuerga por Valladolid, pues acuden al discurso rancio y trasnochado del agravio comparativo y de las cuentas atrás. Son ustedes incapaces de mirar el presente y el futuro. Están ustedes absolutamente anclados en el pasado, cuando se trata de llegar y de justificar, con algo de fundamento, su posicionamiento, bien a favor o bien en contra. Su discurso no va en relación directa con lo que se pretendía; su discurso, pues, una vez más, va al dato comparativo, siempre, siempre, al dato comparativo, porque, repito, no tienen ustedes ninguna justificación.

A ustedes no les importa que el Ministerio de Fomento, en una nota informativa, después de ocurrir el percance, admitiera que ha existido una demora de alrededor de una hora en el cumplimiento de las instrucciones recibidas desde la Delegación del Gobierno, lo que ocasionó un grave perjuicio a los ciudadanos. Por lo tanto, la Secretaría de Estado de Infraestructuras decidió apercibir a la compañía.

Eso a ustedes no les importa, no les importa en absoluto. Que el propio Ministerio de Fomento esté reconociendo que se produce un momento grave, un momento de emergencia, un momento de crisis en el tráfico; que se ocasiona un grave perjuicio a los ciudadanos, y que la propia Secretaría de Estado de Infraestructuras tuvo, incluso, que apercibir a la compañía, precisamente, por la falta de diligencia, por la falta de concretar, de ordenar, de aglutinar las instrucciones, en este sentido. Pero eso a ustedes no les importa. A ustedes lo que les importa es que la propuesta venga por parte del Partido Popular, y, como no viene por parte del Partido Socialista, hay que votar no, sistemáticamente. A ustedes eso es lo único que les importa.

A ustedes no les importa que la propia Delegación del Gobierno... Que usted no dice que la Delegación

del Gobierno contesta que reconoce que, efectivamente, no hay un protocolo y que se está en ello, en la elaboración de ese protocolo. Eso es lo que dice literalmente la contestación: «Si bien está en fase de tramitación un protocolo regulador del uso de las autopistas de peaje». Eso se contesta en el mes de julio del año pasado. Ha transcurrido un año, y el protocolo no se ha firmado. Y aquí está la contestación del Delegado del Gobierno al diputado que suscribe.

Pero eso a ustedes no les importa. Que la propia Delegación del Gobierno reconozca que es necesario ese protocolo, y que está en trámite, y que el Partido Popular ha esperado un año a ver si el protocolo se firma, y, por lo tanto, se podía poner en marcha, que regulara esta situación. Eso a ustedes no les importa. A ustedes les importa que sea una propuesta del Partido Popular, y, por lo tanto, hay que votar que no.

No entran ustedes en el fondo del asunto. No estudian los temas con detenimiento. Simplemente vienen aquí al bla, bla, bla, a decir: «Y con ustedes, peor. Cuando ustedes gobernaban lo hacían de esta manera. Cuando ustedes gobernaban...». Ese es su discurso. Están ustedes anclados en ese discurso decimonónico de comparar por abajo, de enrasar con la parte inferior, nunca por arriba. Hoy lo hemos podido comprobar en el discurso del metro. Ponen ustedes como ejemplo las obras mal hechas, en vez de poner como ejemplo las obras que se hacen bien, las obras que se terminan a tiempo, las obras que se hacen a su precio convenido, las obras que se hacen a satisfacción de los usuarios y de los ciudadanos. Eso a ustedes no les importa. Y hoy llegan ustedes a rizar el rizo. A ustedes no les importa la seguridad de los andaluces, no les importa en absoluto la seguridad de los andaluces, no les importa a ustedes que, en un momento determinado, se pueda producir un atasco de 30 kilómetros, como se produjo en la AP-7, 15 kilómetros en un sentido y 15 kilómetros en el otro. Les trae sin cuidado eso porque la propuesta la trae el Partido Popular. Hasta ahí llegan ustedes en su sectarismo, a la hora de rechazar una propuesta, sin duda, constructiva, sensata, que es perfectamente tramitable y que es decirle al Gobierno: «Señores, activen ustedes un protocolo de emergencia para que no tengan que pasar tres horas, tres horas, desde que ocurre un siniestro hasta que se levanta un peaje en una autopista de peaje en Andalucía».

Eso a ustedes les trae sin cuidado, que pueda haber un tema de emergencia, un paso de camiones de bomberos; que tengan que acudir a un punto, en el que se ha producido un gravísimo accidente, una ambulancia o unos bomberos, y estén colapsadas las autopistas.

La seguridad de los andaluces a ustedes les trae sin cuidado. Ustedes, hoy, aquí, con su voto negativo, han votado a favor del interés de la concesionaria.

Después de estar tres horas en la cola, encima, a ustedes les parece bien que los ciudadanos paguen. A ustedes les parece bien. Les parece a ustedes bien que paguen los ciudadanos, encima de que están con un grave riesgo, que están colapsando las autopistas, que están impidiendo que los servicios de emergencia puedan llegar a tiempo y se puedan salvar vidas humanas. A ustedes les interesa más que no se levante ese peaje. Y, encima, ustedes, los del discurso socializante, los del discurso de la igualdad, los del discurso de la solidaridad, ustedes defienden a los grandes concesionarios de autopista, porque, encima de poner en riesgo la seguridad, encima de perder horas, les obligan, ustedes, a pagar. Eso es lo que han hecho ustedes...

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Tiene usted que terminar, señor Raynaud...

El señor RAYNAUD SOTO

—... Eso es lo que han hecho ustedes, hoy, con su manifestación del voto en contra, que se va a ratificar si ustedes votan no a esta proposición no de ley.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Raynaud.
Sometemos a votación la iniciativa.
Señorías, se inicia la votación.

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

8-09/PNLC-000182. Proposición no de ley relativa a las barras en Punta Umbría, Ayamonte, Isla Cristina y El Rompido

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a debatir la última iniciativa: Proposición no de ley en Comisión relativa a las barras en Punta Umbría, Ayamonte, Isla Cristina y El Rompido.

Tiene la palabra, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, la señora Sacramento.

La señora SACRAMENTO VILLEGAS

—Muchas gracias, señor Presidente.

El Grupo Parlamentario Popular trae para su debate esta proposición no de ley relativa a las barras de Punta Umbría, Ayamonte, Isla Cristina y El Rompido, con la que se pretende dar respuesta a las reivindicaciones permanentes de un sector pesquero, el de Huelva, que viene reclamando, desde hace ya varios años, una navegabilidad segura desde Punta Umbría hasta Ayamonte.

Señorías, la costa de Huelva, para ponerles en antecedentes, cuenta con una gran parte de la flota pesquera andaluza, con un importante número de embarcaciones censadas entre Punta Umbría, Isla Cristina, Ayamonte, El Rompido y Lepe. Todos estos puertos juegan un papel muy importante en la actividad pesquera, en la economía de la provincia y en la problemática común que a todos les afecta, con respecto a las barras o a los canalizos de entrada en los mismos, que precisan de una solución que, en forma de dragados y construcción de espigones, dé a los mismos la certeza de contar con las condiciones que garanticen la navegabilidad y la seguridad tanto de las embarcaciones como de los tripulantes.

La Junta de Andalucía, como todos saben, tiene las competencias para llevar a cabo estas obras, y es quien debe proceder al dragado, balizamiento y conservación de las barras de acceso a puerto.

El sector pesquero, conocedor y sufridor del problema de acceso, ha señalado en más de una ocasión que cualquier solución de dragado es de corta duración en el tiempo, ya que los canales se ven afectados por temporales y mareas que vuelven a depositar en sus fondos arenas o lodos, y plantean —en Punta Umbría concretamente— la construcción de un espigón o escollera que, dirigido mar adentro, proteja el canal.

Durante los últimos meses de 2008, se llevó a cabo en este municipio, en Punta Umbría, un dragado que, además de insuficiente, no ha servido prácticamente para casi nada, puesto que, hoy por hoy, de los cuatro metros de profundidad que se pretendía alcanzar con ese dragado, hay zonas con un metro escaso de profundidad, lo que ha provocado que, en alguna ocasión, algún barco se haya quedado en seco. La misma situación, o casi idéntica, padecen Ayamonte, Isla Cristina y El Rompido. Ahora, en verano, se da la circunstancia de que no son solamente los pesqueros, los barcos de pesca, los afectados por este problema, sino que las embarcaciones deportivas, que se hacen a la mar con la intención de pasar un buen día, sufren casi la misma problemática que el sector pesquero.

Señorías, aunque nos pueda parecer que el problema está lejos, esta es una realidad que los marineros onubenses sufren día a día. Es un problema que se ha llevado a ayuntamientos, se ha llevado al Congreso, se ha llevado al Senado, y que ha venido en alguna

que otra ocasión al Parlamento de Andalucía. Es un problema que, a pesar de haber recorrido todas las administraciones, sigue ahí, porque, o no se ha hecho nada, o lo poco que se ha hecho no ha servido para nada.

Es imprescindible y urgente, en todos estos municipios, la presencia de una draga permanente en la costa onubense, y la construcción de escolleras donde la gravedad de la situación lo requiera.

Por eso, el Grupo Popular, haciéndose eco de las peticiones del sector pesquero, trae esta proposición no de ley, que esperamos apoyen, y que lo único que pretende es dar respuesta a los pescadores de Huelva, que quieren una costa navegable, como he dicho al principio, desde Punta Umbría hasta Ayamonte.

Es obligación de la Junta de Andalucía mantener las golos navegables, y, actualmente, los barcos de Punta Umbría, sean de la modalidad que sean y tengan la longitud que tengan —tengan el tonelaje que tengan—, han de dar la vuelta por el río de Huelva para llegar a puerto. Este rodeo, en ocasiones, les supone más de dos horas y el consiguiente gasto en combustible. No hablamos, además, de la falta de seguridad para los tripulantes. En Ayamonte, la acumulación de tierras ha ocasionado daños en el fondo de los barcos, rotura de hélices, y, en Isla Cristina y El Rompido, más de lo mismo.

Es lastimoso, señorías, que, después de tantos años de reivindicaciones por parte del sector pesquero, e incluso de algunos grupos políticos en las distintas cámaras, el problema de dragado de la costa onubense siga sin solucionarse. No sirven ya las promesas ni las palabras, y hay que dar una solución urgente y definitiva al sector pesquero. Tienen que adoptarse las medidas necesarias para que la problemática de acceso a los puertos quede en el pasado y que los pescadores puedan ilusionarse con un futuro seguro.

El sector pesquero ha puesto desde hace ya varios años sus demandas sobre la mesa, pero la falta de respuesta les ha hecho pensar que las han quitado de encima de la mesa para guardarlas en un cajón a dormir el sueño de los justos.

Ahora tenemos en nuestras manos, señorías, dar respuesta a los marineros; ahora tenemos la ocasión de aprobar esta proposición no de ley y dar al sector pesquero la seguridad de que sus peticiones van a ser atendidas. Lo dije antes, señorías, y lo digo ahora: No sirven falsas promesas, porque los pescadores están ya cansados de palabras.

El Ayuntamiento de Punta Umbría aprobó, hace ya varios meses, a instancias de una moción del Grupo Popular, una moción en la que se instaba a la Junta de Andalucía a la presencia de una draga permanente en la costa de Huelva. Poco después hizo lo mismo el Ayuntamiento de Isla Cristina. Y, al día de hoy, ¿qué se ha hecho? Porque, a excepción de una nota de prensa, no se ha dado respuesta, por parte del Gobierno andaluz, a la propuesta de acuerdo.

Y por eso, señorías, traemos esta proposición no de ley, porque el sector pesquero nos lo ha reclamado, porque están desencantados y desilusionados, y porque ya están cansados de soportar la dejadez de la Junta de Andalucía, que es quien tiene las competencias del dragado, aunque en ocasiones hayan intentado tirar balones fuera adjudicando esas competencias al Gobierno de José María Aznar, como hicieron con las proposiciones no de ley presentadas en el Congreso y el Senado en 2003.

Ahora, señorías, ya no hay excusas; ahora hay que ponerse el mono y ponerse a trabajar, y dar a los pescadores soluciones contundentes y convincentes. Hace falta un dragado urgente desde Punta Umbría hasta Ayamonte; hace falta un balizamiento en condiciones; hace falta una draga permanente en la costa de Huelva, y hace falta que se construyan escolleras donde las condiciones de la barra lo requieran.

Finalizo, señorías, para decir que tenemos trabajo y que tenemos en nuestras manos que nuestro trabajo dé respuesta a las reivindicaciones del sector pesquero de Huelva, que tan solo quieren, muy dignamente piden, una navegabilidad segura desde Punta Umbría hasta Ayamonte.

Muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Sacramento.

Tiene la palabra ahora, en nombre del Grupo Socialista, la señora Rivas Pineda.

La señora RIVAS PINEDA

—Muchas gracias, señor Presidente.

Efectivamente, señora Sacramento, esta proposición no de ley ha sido registrada por ustedes posteriormente a un pleno —como usted bien ha dicho— que fue celebrado en el Ayuntamiento de Punta Umbría el miércoles 15 de abril de este mismo año. El caso, señorías, es que, en el citado pleno —como usted ha señalado también—, equipo de gobierno y oposición acordaron solicitar al Gobierno andaluz un dragado —y cito— «con carácter de urgencia, de la barra de Punta Umbría, puesto que los temporales y la orografía de esta zona lo hacen necesario». También en este pleno, señorías, el Alcalde de Punta Umbría —por cierto, socialista, señora Sacramento— explicó claramente que era esta una reclamación del propio sector pesquero, que, de este modo, podría faenar en condiciones adecuadas; reclamación de la que también se hicieron eco la Alcaldesa de Isla Cristina, efectivamente, el Alcalde de Ayamonte y el de Cartaya —por cierto, señorías, socialistas también—. Curiosamente, lo mismo que

reclamaron estos ediles en su momento es lo que ustedes, posteriormente, hoy, pretenden demandar con esta proposición no de ley.

Por tanto, señoría, no nos queda más remedio al Grupo Parlamentario Socialista que preguntarnos que cuál es la novedad que ustedes nos proponen y qué pretenden ustedes impulsar que no hayan impulsado ya los ediles de aquella zona.

Les recuerdo, señorías del Grupo Popular, que el Partido Socialista ha mostrado en todo momento su respaldo a los pescadores onubenses, cosa, efectivamente —y usted también lo ha dicho—, que no hicieron ustedes durante los ocho años que estuvieron gobernando, cuando las competencias de costas eran estatales y no se molestaron en dragar ni un solo puerto onubense.

Afortunadamente, señora Sacramento, el Gobierno andaluz no ha prestado oídos sordos a estas reivindicaciones. Prueba de ello es el proyecto que ya está redactado para el dragado del canal de Punta Umbría, saliendo este verano a licitación la obra correspondiente. Asimismo, está redactándose el proyecto de dragado del canal de acceso al río Piedras; en este caso, además, se ha concertado..., o se ha contratado con la Universidad de Huelva, un convenio específico de título *Evolución morfodinámica de la desembocadura del río Piedras. Monitorización y modelo matemático calibrado*, que permitirá controlar, de una manera más eficaz, los aterramientos que se produzcan y poder dar así una respuesta más rápida.

Independientemente de todo lo anterior, es cierto —sí, es cierto— que la Agencia Pública de Puertos de Andalucía reconoce que los tiempos de reacción ante un problema de aterramiento no son los ideales, ya que, al tener que cumplir con los plazos marcados por la Ley de Contratos del Sector Público y la más que improbable disponibilidad inmediata de una draga con las características adecuadas, se tarda demasiado en dar una respuesta al problema. Por ello, se está estudiando, señora Sacramento, la posibilidad de tener contratado a nivel general un dragado de mantenimiento por periodo de cuatro años, que obligaría al contratista, en el caso de dragados de emergencia, a que, en el plazo máximo de 15 días, iniciara los trabajos correspondientes, estipulando para estos casos un suplemento económico.

Por todo, señorías, el Grupo Parlamentario Socialista se va a oponer a esta proposición no de ley. Y lo hacemos porque nos negamos una vez más a que la agenda electoral y mediática de alguien del Partido Popular que quiere ser alcalde o alcaldesa de Punta Umbría, de Ayamonte, de Cartaya o de cualquier otro sitio, con todos nuestros respetos, subordine la agenda política de este Parlamento.

Ustedes, señora Sacramento, olvidan una vez más que las proposiciones no de ley son iniciativas de impulso, a diferencia de las de control o de las legislativas.

Plantear iniciativas como esta, que lo único que pretenden es que el Gobierno desarrolle acciones que ya se están desarrollando, en este caso, además, elevadas por la ciudadanía y los ediles de la zona, es abusar, una vez más, del Reglamento y hacer un uso interesado del Parlamento, y por ello vamos a votar que no, porque consideramos que es una propuesta claramente oportunista que conduce a un fin totalmente distinto al que nos convoca aquí a todos esta mañana.

Nada más, y muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Rivas.

Señora Sacramento, tiene usted la palabra.

La señora SACRAMENTO VILLEGAS

—Muchas gracias, señor Presidente.

¿Uso interesado del Parlamento, señora Rivas? Sinceramente, si no fuera por las iniciativas parlamentarias que llegan a este Parlamento por el Grupo Parlamentario Popular, creo que el trabajo iba a ser poquito, poquito. Uso interesado del Parlamento es el que hacen ustedes que engañan constantemente a las personas cuando vienen, como ha dicho el señor Raynaud antes, cuando viene una iniciativa con todo el fundamento del mundo viene de la mano del Partido Popular y ustedes la rechazan. No se está haciendo absolutamente nada en el tema del dragado de las rías de Huelva.

Y le voy a decir una cosa, señora Rivas, el tiempo es el único juez que da o quita razones y ya le diré yo a usted a la vuelta de cuatro, cinco o seis meses si no vamos a tener que volver a traer de nuevo esta iniciativa, porque ustedes no han hecho absolutamente nada.

¿Qué entienden ustedes por carácter de urgencia como ha dicho antes? Ese fue el acuerdo al que se llegó en el Ayuntamiento de Punta Umbría. Le señalo, ese acuerdo se tomó a instancias de una moción que presentó el Grupo Municipal Popular. Inmediatamente después, el Grupo Municipal Socialista presentó otra iniciativa y se debatió conjuntamente. Entonces yo lo veo fenomenal si entre todos llegamos a un acuerdo para que el beneficiado sea el sector pesquero que es quien viene reclamando este asunto, fenomenal. Pero le recuerdo, señora Rivas, que esa moción la presentó el Grupo Municipal Popular.

De todas formas, ustedes demuestran una vez más que lo suyo ante el sector pesquero no es más que palabrería, palabrería. Otra vez dan la espalda a los marineros demostrando que los acuerdos de los ayuntamientos y las notas de prensa en las que aparecen diciendo que el PSOE apoya una draga

permanente para la costa de Huelva es puro paripé, es puro paripé. Ignoran la seguridad de unos hombres que a diario se juegan la vida en la mar y ahora, si quieren, me acusan de demagogia, eso a lo que ustedes están tan acostumbrados, de acusar a la gente de demagogia.

Han dejado claro que mienten más que hablan, que mienten cuando salen a la prensa a decir que, como he dicho antes, quieren un dragado permanente para la costa de Huelva. Mienten cuando cuelguen esos *blogs* en Internet para venderse bueno, bonito y barato. Mienten, mienten, y lo demuestran ahora, cuando gobernaba José María Aznar en el Gobierno de España y llevaron ustedes una proposición no de ley al Congreso y al Senado requiriendo, exigiendo el dragado de la ría de Punta Umbría.

De todas formas, señoría, yo creo, de todas formas, que ya hay poco más que decir al respecto. Yo venía hoy con la ilusión de que entre todos podíamos salir a decir, a darle al sector pesquero de Huelva una gran

noticia. Pero, déjeme decirle antes de finalizar que no están negando ustedes un voto favorable al Partido Popular, están ustedes negando al sector pesquero una petición que vienen reivindicando desde hace ya muchísimo tiempo y, una vez más, el sector pesquero de Huelva va a sentir que a ustedes solo les importa la mentira y faltar a sus promesas.

Nada más, y muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Sacramento.

Sometemos a votación la iniciativa.

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

Señorías, muchas gracias.

Se levanta la sesión.

