

COMISIONES



Núm. 232

VIII Legislatura

Año 2009

OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

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

Sesión celebrada el miércoles, 30 de septiembre de 2009

ORDEN DEL DÍA

COMPARENCIAS

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- 8-09/APC-000040. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar sobre el plan económico y financiero de viabilidad del tranvía en Jaén capital, presentada por el G.P. Popular de Andalucía.
- 8-09/APC-000127. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar sobre las actuaciones de la Consejería para favorecer la implantación del tranvía como medio de transporte urbano en la ciudad de Jaén, presentada por los Ilmos. Sres. D. Manuel Gracia Navarro, D. Juan Antonio Cebrián Pastor, D. Fidel Mesa Ciriza, Dña. Regina Cuenca Cabeza, D. José Muñoz Sánchez y D. José García Giralte, del G.P. Socialista.
- 8-09/APC-000153. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar sobre las actuaciones de la Consejería para favorecer la implantación del tranvía como medio de transporte urbano en la ciudad de Jaén, presentada por el G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

8-09/APC-000662. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar sobre la ejecución presupuestaria, en el presente ejercicio, de dicha Consejería, al día de la fecha, presentada por el G.P. Popular de Andalucía.

PREGUNTAS ORALES

8-08/POC-000458. Pregunta oral relativa a la mejora de la carretera A-344, entre Rute y el cruce con la A-45, en Encinas Reales, formulada por el Ilmo. Sr. D. Juan Antonio Cebrián Pastor, del G.P. Socialista.

8-09/POC-000072. Pregunta oral relativa al Ave Huelva-Sevilla, formulada por las Ilmas. Sras. Dña. María Concepción Sacramento Villegas y Dña. María Dolores López Gabarro, del G.P. Popular de Andalucía.

8-09/POC-000779. Pregunta oral relativa a la ampliación del puerto de Tarifa, presentada por el Ilmo. Señor. D. Ignacio García Rodríguez, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

8-09/POC-000424. Pregunta oral relativa al nodo logístico del Campo de Gibraltar, Cádiz, formulada por los Ilmos. Sres. Dña. Regina Cuenca Cabeza y D. Juan Antonio Cebrián Pastor, del G.P. Socialista.

8-09/POC-000715. Pregunta oral relativa a la situación de los accesos a Motril, Granada, formulada por el Ilmo. Sr. D. Carlos Rojas García, del G.P. Popular de Andalucía.

PROPOSICIONES NO DE LEY

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

8-08/PNLC-000267. Proposición no de ley relativa a la construcción de una variante en Villanueva de Córdoba, Córdoba, presentada por el G.P. Popular de Andalucía.

8-09/PNLC-000307. Proposición no de ley relativa a la construcción de una variante sureste en Villanueva de Córdoba, presentada por el G.P. Socialista.

8-09/PNLC-000288. Proposición no de ley relativa a la ampliación del puerto de Tarifa, presentada por el G.P. Popular de Andalucía.

8-09/PNLC-000295. Proposición no de ley relativa al trazado del AVA a su paso por el municipio de El Viso del Alcor, Sevilla, presentada por el G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

8-09/PNLC-000306. Proposición no de ley relativa al Consorcio Metropolitano de Transportes de Huelva, presentada por el G.P. Socialista.

SUMARIO

Se abre la sesión a las once horas, diecisiete minutos del día treinta de septiembre de dos mil nueve.

Comparecencias

8-09/APC-000040, 8-09/APC-000127 y 8-09/APC-000153. Comparecencias de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, sobre el plan de viabilidad del tranvía en Jaén capital y las actuaciones para favorecer su implantación como medio de transporte (pág. 5).

Intervienen:

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

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

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

Dña. Ana María Tudela Cánovas, del G.P. Socialista.

8-09/APC-000662. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar sobre la ejecución presupuestaria, en el presente ejercicio, de dicha Consejería, al día de la fecha (pág. 22).

Intervienen:

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

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

Preguntas orales

8-08/POC-000458. Pregunta oral relativa a la mejora de la carretera A-344, entre Rute y el cruce con la A-45, en Encinas Reales (pág. 28).

Intervienen:

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

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

8-09/POC-000072. Pregunta oral relativa al Ave Huelva-Sevilla (pág. 29).

Intervienen:

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

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

8-09/POC-000424. Pregunta oral relativa al nodo logístico del Campo de Gibraltar, Cádiz (pág. 31).

Intervienen:

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

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

8-09/POC-000715. Pregunta oral relativa a la situación de los accesos a Motril, Granada (pág. 33).

Intervienen:

D. Carlos Rojas García, del G.P. Popular de Andalucía.

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

8-09/POC-000779. Pregunta oral relativa a la ampliación del puerto de Tarifa (pág. 34).

Intervienen:

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

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

Proposiciones no de ley

8-08/PNLC-000267 y 8-09/PNLC-000307. Proposiciones no de ley relativas a la construcción de una variante en Villanueva de Córdoba (pág. 36).

Intervienen:

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

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

Votación de la PNLC-000267: aprobada por unanimidad.

Votación de la PNLC-000307: aprobada por unanimidad.

8-09/PNLC-000288. Proposición no de ley relativa a la ampliación del puerto de Tarifa (pág. 38).

Intervienen:

D. Jorge Luis Ramos Aznar, del G.P. Popular de Andalucía.

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

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

Votación: aprobada por unanimidad.

8-09/PNLC-000295. Proposición no de ley relativa al trazado del AVA a su paso por el municipio de El Viso del Alcor, Sevilla (pág. 44).

Intervienen:

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

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

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

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

09/PNLC-000306. Proposición no de ley relativa al Consorcio Metropolitano de Transportes de Huelva (pág. 49).

Intervienen:

D. Diego Valderas Sosa, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

D. José Luis Rodríguez Domínguez, del G.P. Popular de Andalucía.

D. Mario Jesús Jiménez Díaz, del G.P. Socialista.

Votación: aprobada por 10 votos a favor, 6 votos en contra, ninguna abstención.

Se levanta la sesión a las dieciséis horas, treinta y tres minutos del día treinta de septiembre de dos mil nueve.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señorías, buenos días.

Vamos a dar comienzo a la sesión de la Comisión. Pero permítanme, antes de dar curso al orden del día —creo que hablo en nombre de todos los integrantes de esta Comisión—, trasladarle al Letrado de la misma, a don Javier Terrón, el pésame por el fallecimiento de su hijo que, de manera desgraciada, se ha producido recientemente, y que creo que, como integrante de esta Comisión y como una persona que viene trabajando con nosotros en esta Comisión desde el principio de la legislatura, y que forma parte de esta Comisión durante mucho tiempo, tiene que tener la consideración y el reconocimiento. En ese sentido, el acompañamiento en una situación tan dura como esta.

8-09/APC-000040, 8-09/APC-000127 y 8-09/APC-000153. Comparecencias de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, sobre el plan de viabilidad del tranvía en Jaén capital y las actuaciones para favorecer su implantación como medio de transporte

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Si les parece, comenzamos la sesión. Le doy la bienvenida a la excelentísima señora Consejera y comenzamos con el primer punto del orden del día relativo al proyecto de tranvía, en Jaén capital, que se debate de manera agrupada y que ha sido solicitado, por distintas iniciativas, por parte de los tres grupos políticos presentes en la Cámara.

Si les parece, señoría, comenzamos. Para ello tiene la palabra la excelentísima señora Consejera.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Muchas gracias, señor Presidente.

Me va a permitir que yo también me sume, de manera expresa, al pésame, al Letrado de esta Comisión, por la pérdida de su hijo. Y a sus señorías, decirles que, efectivamente, comparezco hoy para dar cuenta del desarrollo del tranvía de Jaén, a petición de los tres grupos parlamentarios. Y hay que comenzar expresando que el tranvía de Jaén es un proyecto de ciudad, una actuación que impulsa, en el ámbito de la colaboración institucional, la Junta de Andalucía en el desarrollo del PISTA, que expresa una nueva movilidad —la movilidad sostenible en nuestra Comunidad—, y que da identidad, precisamente, a la sostenibilidad.

Hay que decir que estamos apostando no solo por una movilidad sostenible, sino por un transporte colectivo, seguro, eficaz, no contaminante, y con una expresión claramente social.

Además, he de señalar y de subrayar, que, desde luego, Jaén, su ciudadanía, gana con el tranvía en términos de movilidad sostenible, en términos medioambientales, en términos sociales porque iguala en oportunidades, y en términos de desarrollo empresarial y generación de empleo. Y, además, este proyecto de ciudad tiene una expresión clara en el marco del diálogo, la colaboración y la cooperación institucional. El Gobierno de Andalucía, la Consejería de Obras Públicas y Transportes, a través de la empresa de ferrocarriles, desarrollan la obra —a partir del mes de mayo se iniciaron—, y lo hace de la mano del ayuntamiento, desde el diálogo y desde la lealtad institucional. Expresa el tranvía una voluntad firme por incorporar a Jaén, a un sistema de transporte de calidad que es una alternativa clara al vehículo privado, y, por tanto, una apuesta desde el punto de vista estratégico en el ámbito de lo social, en el ámbito sostenible y en el ámbito medioambiental. En ese sentido, hay que decir que no solo la Consejería de Obras Públicas ha iniciado, en el mes de mayo, las obras que ya se están realizando en Jaén, sino que también el ayuntamiento, en cumplimiento de la parte de acuerdo y de convenio que con la Junta de Andalucía tenía, ha licitado, el pesado mes de julio, el material móvil, y, desde luego, ha concluido ya el plazo de presentación de ofertas. En este tenor, he decirle que, en lo que respecta a la construcción, el tranvía de Jaén es un proyecto que hemos presupuestado en 75,5 millones de euros, y que el material móvil y el mantenimiento ha sido licitado, por parte del ayuntamiento, en 32.770.000 euros. Es una actuación con un recorrido de 4,7 kilómetros, que transcurre a través del eje norte-sur, y que, además, a través de todo ese eje va a contar con diez paradas.

Lo cierto y verdad es que tenemos un tramo del tranvía que transcurre y discurre en zona urbana, y un tramo de zona interurbana que es extraordinariamente importante porque concluye en la zona industrial de la ciudad. Más oportunidades al desarrollo empresarial y más oportunidades, por tanto, para la generación de empleo en la ciudad de Jaén.

Además, el tranvía va a permitir la conexión con espacios estratégicos para la ciudadanía, como es el hospital y la Universidad de Jaén. Y, desde luego, va a alcanzar su máxima funcionalidad con su carácter intermodal, en lo que respecta a la conexión que va a tener el tranvía con la estación de autobuses y con la estación ferroviaria.

Hay que decir también que debemos destacar que va a propiciar también la accesibilidad a otros enclaves de interés, como son escenarios empresariales e industriales de la ciudad. El polígono Los Olivares y el parque empresarial Nuevo Jaén, son espacios donde el

valor se va a multiplicar en su desarrollo, en términos empresariales y de empleo, gracias a la oportunidad que el tranvía va a dar. Desde esa perspectiva, he de decirle que hay una previsión hecha sobre un estudio de demanda que habla de unos tres millones de viajeros anuales que puede concitar el tranvía. Y, lo que es más, en términos de reducción de emisiones de CO₂, se ha calculado que va a suponer la eliminación del tráfico rodado de más de mil coches, y se va a evitar la emisión de 620 toneladas de CO₂ al año.

Es una infraestructura —se lo he referenciado— creadora de empleo en una doble vertiente: en lo que significa la ejecución de la obra y en lo que significa la puesta en valor, para el conjunto de la ciudad y de la ciudadanía, de la obra una vez que esté terminada y que, por tanto, puedan disponer del tranvía. En ese tenor, he de decirle que, en estos momentos, la obra del tranvía en Jaén está significando y suponiendo una inyección en la actividad productiva y en la generación de empleo, pues nueve empresas están trabajando en las obras del tranvía, y en estos momentos hay 237 personas trabajando, y en el punto álgido de la obra habrá hasta 750 personas empleadas, como consecuencia de las obras que se están realizando.

Como les decía al inicio de mi intervención, las obras se adjudicaron en abril, se comenzaron a primeros de mayo, tienen un plazo de ejecución estimado de diecinueve meses, y, desde luego, lo que ya les puedo afirmar y confirmar en esta comparecencia es que, en estos momentos, las obras del tranvía se extienden ya a la totalidad del trazado, incluida la parcela de talleres y cocheras. Las obras se han dividido en cuatro tramos, más los edificios de talleres y cocheras, que van a ser, lógicamente, como no podía ser de otra forma, el centro de operaciones del sistema. Y, desde luego, hemos abordado en estos primeros momentos, digamos, la fase más compleja y complicada al respecto, porque hemos estado haciendo los trabajos previos, que significa lo que es la demolición de rotondas, instalación de cerramiento de obras; hemos concluido también y estamos ya concluyendo la fase de desvío y reposición de servicios afectados... O sea, que todo lo relativo a rotondas e instalación de cerramientos está concluido, y estamos concluyendo todo lo relativo a desvíos y reposición de los servicios afectados, que, como todos ustedes saben, señorías, es una tarea ardua y difícil a la hora de planificar, plantear y desarrollar una obra que discurre en un eje norte-sur de toda una ciudad.

A principios del 2010 está previsto iniciar ya el montaje de vía sobre la plataforma del tranvía, y, en el 2010, el primer trimestre, cuatrimestre, vamos a poder ver ya concluidos algunos tramos de plataforma, con la obra de integración urbana del tranvía.

En estos momentos, las obras están en un 25% de ejecución. Y también les tengo que decir algo que me parece fundamental, llegado este momento, y es que una obra de esta dimensión y de estas características

se realice en la ciudad, que se lleve a efecto y se lleve a cabo, afecta, lógicamente, a la población, a su vida diaria y cotidiana, y en ese tenor hemos hecho un gran esfuerzo por afectar a la ciudadanía lo menos posible, si bien es verdad que el impacto en el tráfico, en la ciudad, es importante, pero hemos redoblado esfuerzos, de ahí que hayamos compatibilizado el trabajo de las obras con la reordenación del tráfico y la habilitación de zonas de establecimiento de carga y descarga, todo esto de la mano del ayuntamiento de la ciudad, desde el diálogo y el entendimiento, como no podía ser menos. Hemos realizado un estricto seguimiento arqueológico de todos los restos hallados, y los restos se documentan, se evalúa su valor arquitectónico y, lógicamente, Cultura habla exactamente igual que en todas las obras que se llevan a cabo en cualquier ámbito, en cualquier ciudad de nuestra Comunidad. Hemos ido desplazando, para mantener las paradas del autobús urbano; hemos protegido con vallas el paso de los usuarios del autobús entre acera y parada, para preservar su seguridad; hemos señalado el acceso a cocheras y a garajes particulares... Es decir, hemos tenido todo el cuidado y más para molestar lo menos posible y para garantizar los derechos de los ciudadanos.

Qué duda cabe —insisto— que somos conscientes todos, a mí no me cabe la menor duda, a sus señorías también, de lo que significa en una ciudad una obra de estas características, pero también les diré que el diálogo no solo se ha expresado en términos institucionales con el ayuntamiento de la ciudad, sino también en términos vecinales, con diálogo y participación vecinal en las obras del tranvía de Jaén, porque hemos llevado a cabo y a efecto todo un conjunto de acciones en términos de información a la ciudadanía, para que, justamente, los ciudadanos y las ciudadanas pudieran participar. Más tarde, en mi intervención me referiré a cuáles han sido los pasos que hemos dado para que los ciudadanos se sientan partícipes de las respuestas que hay que dar a la ejecución de obra y de las respuestas que hay que dar a la afección que tiene, como consecuencia de la obra, su vida diaria y cotidiana.

Peor no solo hemos hecho eso, sino que hemos previsto en la obra del tranvía de Jaén mejoras de carácter urbanístico, porque vamos a hacer actuaciones complementarias, tal como nos planteó el ayuntamiento de la ciudad, que van a beneficiar más a la propia ciudad, además de lo que significa la infraestructura del tranvía.

En ese sentido, como toda infraestructura que se integra en un núcleo urbano trae consigo un proyecto de urbanización y de mejora, allá por donde pase el tranvía va a quedar mejorado todo el tramo urbano, y además tiene actuaciones complementarias; entre ellas, un aparcamiento disuasorio a las afueras de la ciudad, junto a la última parada, para que puedan dejar el vehículo privado y que utilizar ese transporte colec-

tivo, esa movilidad sostenible, sea fácil a los propios ciudadanos y ciudadanas.

Y, desde esa perspectiva, les diré actuaciones urbanísticas de mejora. Además del aparcamiento disuasorio, vamos a remodelar la Glorieta de Jaén por la Paz y la glorieta junto al centro de enseñanza El Valle; vamos a crear nuevas glorietas que mejorarán intersecciones actuales, como el enlace de la carretera de Madrid con la carretera Nacional 323A o el acceso al Polígono los Olivares, y vamos a ir a la transformación de la carretera, precisamente, la Nacional 323A, en una avenida urbana.

Pero no solo desde el ámbito de la Consejería, desde nuestra sensibilidad y forma de abordar las obras, vamos a ir a mejoras urbanísticas; vamos también a mejoras ambientales, y desde esa perspectiva tenemos que decir que, desde luego, la herencia medioambiental que el tranvía va a dejarle a Jaén la podemos proyectar en distintos ámbitos:

Por una parte, tres parques, que ha planteado como actuación de carácter medioambiental, como mejora, el propio ayuntamiento de la ciudad. El otro día, el Teniente de Alcalde de Medio Ambiente me hacía entrega de la propuesta de los parques, junto a la Alcaldesa de la ciudad. Hablo del parque junto al IES Auringis, hablo del parque de la Plaza de las Madres de Mayo, y hablo de la intervención que vamos a hacer en el parque, en la Plaza de la Victoria, donde está el paseo de las bicicletas, donde está la recuperación del antiguo estanque, que es algo apreciado y necesario para el conjunto de la ciudadanía de Jaén, que van a quedar como medidas compensatorias para la propia ciudad. Y, además, en la reunión que mantuve con la Alcaldesa y el Teniente de Alcalde de Medio Ambiente el pasado viernes, hubo un compromiso que vamos a llevar a cabo en esta misma semana, y es que recogimos el viernes los proyectos que se nos dieron por parte del ayuntamiento, y esta misma semana se va a generar un grupo de trabajo para que esos proyectos se hagan realidad de la mano del ayuntamiento de la ciudad. A nadie le cabe la menor duda de que el tranvía, a su paso por la ciudad, la mejora y, además, genera oportunidades. Desde el punto de vista social, el transporte colectivo de viajeros, la movilidad sostenible da oportunidades por igual a todas las ciudadanas y a todos los ciudadanos a la hora de su movilidad, con lo importante que la movilidad es en términos de desarrollo profesional, de desarrollo personal, de cada ser humano que habita o vive en una ciudad.

Pero, además, también tengo que decir, desde el punto de vista medioambiental, algo que me parece esencial porque se ha venido usando con fines políticos y, además, con objetivos claros de desvirtuar la realidad. Hablo, como todos ustedes se pueden imaginar, señorías, de la famosa tala de árboles. Les tengo que decir que, en relación al tranvía que discurre del eje norte-sur

de la ciudad, atraviesa toda la ciudad, el número de árboles máximos que se va a talar es de 45, entre 40 y 45, porque entre 75 y 80 se van a trasplantar. Pero es que entre 40 y 45 se van a talar y 1.050 árboles se van a plantar. Eso significa que vamos a multiplicar por 25 los árboles que tálamos: 650 los va a plantar la empresa de ferrocarriles, la Consejería en la ejecución de obras, y 400 árboles más que la Consejería los va a dar y el Ayuntamiento los va a plantar. De 40 a 45 nos encontraremos con 1.050 árboles en la ciudad. Crecen, por tanto, los árboles en la ciudad.

Pero no solo crecen los árboles en la ciudad: es que hay también vegetación en la ciudad. Vamos, en lo que respecta a arbustos, rosales..., hay unas quinientas especies que se van a ver afectadas por las obras del tranvía. Vamos a plantar 15.500, 15.000 especies más como consecuencia de las obras del tranvía va a tener la ciudad de Jaén, y 1.050 árboles, nueve veces más de los que tenían.

Por tanto, ¿de qué hablamos? ¿Qué demagogia hacemos cuando de pronto nos abrazamos al ámbito de lo medioambiental, cuando siempre se ha despreciado?

Estos, desde luego, son los datos objetivos, reales y ciertos de la resultante del tranvía en la ciudad de Jaén, y, como les decía, en toda esta obra ha empezado desde el principio a participar la ciudadanía, y hasta la finalización de la obra va a seguir participando.

Contamos con los colectivos, señorías, hasta tal punto que la Asociación de Personas Alérgicas nos ha dado una relación exhaustiva de los árboles y las especies que no quieren, que no debemos plantar en Jaén, como consecuencia de la realidad de las alergias que padecen muchas personas, y han quedado absolutamente excluidas. Hacemos caso al ciento por ciento a la Asociación de Personas Alérgicas a la hora de plantearnos más árboles y más vegetación. Y, además de eso, la participación vecinal.

Desde el primer momento, el tranvía es una obra que ha despertado interés en la ciudadanía, como no podía ser menos; una obra que significa un modelo de ciudad, de movilidad sostenible, de igualdad de oportunidades. Y, en ese tenor, nosotros hemos abierto de par en par las puertas a la participación, y hemos tendido la mano a los colectivos vecinales, a los colectivos sociales y a las personas individuales. Por eso hemos abierto diversos canales de información: de información y de participación.

Hemos celebrado, desde los últimos meses, 50 reuniones con asociaciones, entidades y colectivos, y, desde luego, hemos abierto vías de comunicación. Y, en esas vías de comunicación —página web, etcétera, etcétera—, hemos recibido 2.020 visitas, en el teléfono hemos recibido 125 llamadas, 88 correos electrónicos... ¿Para qué? Pues para sugerirnos y proponernos iniciativas, a las que nosotros somos sensibles. Somos sensibles y receptivos con el conjunto de la ciudad y de la ciudadanía.

Y, desde luego, también vamos de la mano, en esta obra, como no podía ser menos, de la Universidad, y hemos suscrito un convenio con la Universidad para que un grupo de investigación de la Universidad vaya evaluando la movilidad de las personas en situación de dependencia durante las obras del tranvía, y vayamos afrontando en la ciudad esos retos, y vayamos también ayudando, desde las obras del tranvía, a hacer una ciudad plenamente accesible para todas y para todos. Y, en ese tenor, yo les quiero decir que, desde luego, la Consejería realiza una iniciativa totalmente pionera de la mano de todos los colectivos de la ciudad y de la propia Universidad.

En este sentido, señorías —concluyo—, de la mano del tranvía en Jaén no solo se va a desarrollar un modelo de ciudad, sino que se van a generar oportunidades para toda la ciudadanía, se va a hacer una Jaén más ambiental, más accesible, y, sin lugar a dudas, va a ser una oportunidad también en el desarrollo empresarial y en la generación de empleo.

Decirles —y termino— que el Ayuntamiento de Jaén está teniendo una actitud de lealtad plena, de diálogo permanente, de colaboración y cooperación institucional como no podía ser menos en una obra de estas características, y está cumpliendo con la parte de convenio a la que se había comprometido, y, por tanto, hemos de agradecer esa voluntad hecha realidad por parte del ámbito de lo local, por parte del ayuntamiento de la ciudad.

Muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Consejera.

Les corresponde ahora el turno a los grupos políticos. Está presente el portavoz de Izquierda Unida, señor Sánchez Gordillo. Tiene usted la palabra.

El señor SÁNCHEZ GORDILLO

—Gracias, señor Presidente.

El progreso tiene que tener ojos y oídos, porque el progreso puede ser imprescindible, pero a veces se puede convertir en un regreso, y por eso yo creo que es muy importante que, cuando se inicia una iniciativa del calado de lo que significa el tranvía en Jaén, pues yo creo que ha faltado —tal vez el Consejero que la ha precedido, pero quizás haya faltado— la información suficiente y la llamada a la participación suficiente, porque, siendo un proyecto que creo que mejora muchísimo la movilidad en Jaén, sin embargo, en las encuestas que se hacen, por unos motivos o por otros, el 50% está a favor y el 50% está en contra. No es razonable que un proyecto que va a mejorar el transporte colectivo muchísimo tenga ese rechazo en

este instante. O sea, que algo ha fallado, y nosotros pensamos que ha sido la información y la participación en el proceso hasta llegar a este momento.

Parece que usted nos dice aquí que está en contacto con todos los colectivos, con todas las plataformas, con el Ayuntamiento, y que se van a redoblar las posibilidades de intervención de la gente.

Porque yo creo que, al final, los beneficios y los perjuicios son para la gente, y la gente tiene que tener conocimiento, y se le tiene que dar también su voz, para que exprese sus aciertos, sus posibilidades de avance, o incluso sus errores, pero que los exprese, porque será mejor un diálogo que el que un error o una falta de información pueda llevar a una confusión. Entonces, creemos que esa parte... En el Ave está pasando también —hoy tenemos aquí una iniciativa en el tema de El Viso, más adelante, en una proposición no de ley—, y creo que es muy importante que en eso se avance.

El tema nos preocupaba, pero, por la información que usted nos ha dado, que no nos cabe duda de que es verdadera... Nos preocupaba el tema de si vamos a hacer un proyecto de transporte colectivo, y, además, ecológico: no tendría sentido que ganáramos por una parte pero que fuera rompiendo naturaleza por otra.

Usted nos confirma aquí lo que nos han dicho nuestros compañeros allí, en Jaén, de que, efectivamente, de esto se había estado hablando, y que había un cierto compromiso que usted confirma aquí ahora, de plantar más de mil árboles y de sustituir también los arbustos.

A Izquierda Unida le interesa una cosa más, y es que ese tranvía no se quede limitado a Jaén capital, sino que ese tranvía llegue también a Torredelcampo, llegue también a Jamilena, a Torredonjimeno, a Martos... porque nos parece que es fundamental. Nos parece que es fundamental porque entonces afectaría al 25,95% de la población de Jaén, y entonces sí que sería un avance no solamente cuantitativo, sino cualitativo.

Usted sabe bien que desde Izquierda Unida apostamos por el ferrocarril frente a cualquier otro medio de transporte, y, por supuesto, público; que hay por ahí rumores de que, cuando los ferrocarriles ganen dinero, se privatizarán. Esperemos que con su presencia en la Consejería eso no suceda nunca, porque sería un grave error. Pero ese punto... Sí me gustaría que, en su segunda intervención, nos dijera si se va a agrandar, si se va a alargar, si se va a extender la iniciativa del tranvía a estos pueblos cuasi metropolitanos, o muy cercanos a la ciudad de Jaén.

Por lo demás, nosotros vamos a seguir de cerca... Nos parece un proyecto interesante y nosotros lo vamos a apoyar, siempre y cuando esos compromisos que aquí también se han hecho de mejora del parque de la llamada Victoria y otras zonas que se han pedido desde el Ayuntamiento y que los colectivos ecologistas lo han exigido..., también se van a abordar. Entonces, yo creo que hay mucho que ganar y poco que perder.

Entonces, aunque sea desde nuestra modestia, un consejo, y es que, a partir de ahora, se multiplique la información. Porque confusión, sí que la hay, y dudas, sí que las hay. Y, claro, ante la confusión y las dudas, cualquiera puede agarrarse a cualquier cosa y que la gente no entienda lo que está pasando, porque yo creo que es un tema que nos parece a nosotros, al menos, modestamente, que tendría que ser apoyado por todos los colectivos y que tendría que conseguirse el consenso. Si no se ha conseguido hasta ahora, yo creo que hay que hacer un esfuerzo de consenso en el momento en el que estamos, y espero que así sea.

Nada más y muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Sánchez Gordillo.

Le corresponde ahora el turno al portavoz del Grupo Popular, señor Raynaud.

El señor RAYNAUD SOTO

—Gracias, señor Presidente.

Muchas gracias, señora Consejera, por la información que nos acaba de facilitar. Y a mí me gustaría comenzar de la misma manera en que usted ha comenzado su intervención, haciendo mención al PISTA —al Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte de Andalucía— y a alguna de las premisas, o de las declaraciones de intenciones, que en el mismo se hacen, y que establece como uno de sus objetivos, en el Capítulo III, «la mejora de los servicios de transporte público de personas, tanto en autobús como ferroviario, adaptando las infraestructuras y la prestación de los servicios a las características de cada uno de los ámbitos territoriales y a la necesidad de mejorar la sostenibilidad del sistema andaluz, muy especialmente, en los ámbitos urbanos metropolitanos. En este sentido, se afirma que, en el ámbito metropolitano, la gestión del transporte público de personas ha conocido importantes avances en los últimos años, gracias a la constitución de los consorcios metropolitanos de transporte, instrumentos que, a la entrada en vigor del plan, existían ya en las áreas de Sevilla, de la Bahía de Cádiz, de Granada, de Málaga y de El Campo de Gibraltar, y en marcha en el resto de ellos». Esto lo decía el PISTA en el documento de emisión. Obviamente, hoy ya están más avanzados esos consorcios metropolitanos de transporte.

Y, en el apartado dos de este capítulo, se recogen los objetivos y las propuestas para los ámbitos metropolitanos. Y, dentro de los objetivos, aparece «la construcción de un sistema intermodal de transporte de carácter metropolitano que mejore la competitivi-

dad de estos espacios y garantice su sostenibilidad, incrementando la participación del transporte público en los repartos modales metropolitanos». Se hablaba de la creación de la Red de Tranvías Urbanos en los ámbitos de Sevilla, de Jaén, de Jerez de la Frontera y de Córdoba que, en estos tres últimos casos —Jaén, Jerez de la Frontera y Córdoba—, contarán con sus respectivos proyectos constructivos en el año 2013.

Pues, bien, partiendo de ese planteamiento de base de que hagamos una apuesta por las premisas, por el eje vertebrador en materia de transporte en Andalucía, del PISTA, supongo que, en base a ese espíritu, el 12 de enero, la Consejería de Obras Públicas y el Ayuntamiento de Jaén, a través de su Alcaldesa, firman un convenio en el que se habla de un estudio de viabilidad constructiva de un tranvía metropolitano, que se decía que era el fundamento de ese convenio. La Junta redactaría los documentos técnicos necesarios y participaría en la financiación de las obras. Y el Ayuntamiento se encargaría de la construcción de las obras, el material móvil, el suministro del material, el mantenimiento y la explotación del servicio.

Bien. En junio de 2008, se firma el estudio alternativo del sistema tranviario de Jaén, en el que se dice que, previamente, se había redactado el estudio de viabilidad del tranvía de Jaén, que se materializó en dos documentos, de fecha julio y octubre de 2007. Desaparece el tranvía metropolitano del convenio y se contempla en exclusiva un tranvía urbano, y nadie da una sola explicación al respecto.

Yo, claro, cuando... Me parece que, en su intervención —y a mí me parece muy loable—, le he oído en su boca, pues, la palabra consenso, información, participación, acuerdo, pues, no menos de 10, 12 o 14 veces. Debo sentir, en nombre de mis compañeros del Ayuntamiento de Jaén, una envidia sana, porque, evidentemente, no es el espíritu que embarga, precisamente, al equipo de gobierno del Ayuntamiento de Jaén en materia de información, de acuerdos, de convenios. No es, precisamente, ese espíritu el que le embarga, teniendo en cuenta, además, que la oposición en el Ayuntamiento de Jaén es el grupo, el equipo, los hombres y mujeres a quienes dieron su confianza los ciudadanos de Jaén en las últimas elecciones municipales en las urnas.

Por lo tanto, yo aquí, señora Consejera, permítame que le diga que lo primero que me planteo es, ese cambio, ¿por qué? ¿A qué obedecía ese cambio? Cuando, evidentemente, el espíritu del PISTA, la idea plasmada en el documento, el primer convenio, apuesta claramente por un transporte metropolitano —como, en definitiva, dice el PISTA—, y que se transforma, de la noche a la mañana, en un sistema tranviario, a la par, y por casualidad, cuando las previsiones eran, después de unos estudios documentados, el proyecto constructivo en 2013..., a una súbita prisa que coincide con el acuerdo de gobierno del Partido Socialista y de Izquierda Unida en el Ayuntamiento de Jaén.

Por lo tanto, la verdad es que resulta, de alguna manera, extraño el cambio de un plumazo de esa posibilidad, sin ni siquiera el que la ciudad pueda expresar su opinión sobre una cuestión no menor, como es la instalación de un sistema tranviario que —usted lo ha dicho— cruza de norte a sur la ciudad, modifica los hábitos, las costumbres, altera el sistema habitual de comunicación, produce un sinnúmero de molestias y que, evidentemente, en un escasísimo plazo de tiempo, y con poca divulgación, se impide ese diálogo que usted siempre, desde su llegada a la Consejería, ha estado empeñada en defender a capa y espada, y que lo lleva usted como una bandera de su gestión.

Pero que, evidentemente, una cosa, señora Consejera, es predicar, y otra cosa, dar trigo. En alguna comparecencia... No digo trigo por quien le sustituyó a usted en la Alcaldía de Córdoba, sino trigo de verdad. No fue a usted. Entonces, fue con posterioridad, perdone el *lapsus*. Pero sabe usted a quién me refiero, a Trigo el responsable del Ayuntamiento cordobés.

Bien. Le decía que —y se lo he dicho en más de una ocasión— usted insiste en el diálogo, usted insiste en los acuerdos, pero, ¿se plasman esos acuerdos y esos diálogos, de verdad, en las frases previas? Porque, claro, el llegar y el hablar que hay acuerdos, a posteriori, y que además sirvan como justificación de las desviaciones presupuestarias, me parece que no es de recibo.

Por lo tanto, desde luego, usted hablará de acuerdos, de consenso, de información, pero, desde luego, en el Ayuntamiento de Jaén eso no lo ha habido. Es más, yo tengo que recordarle hoy aquí que el Plan General de Ordenación Urbana de Jaén no contemplaba el tranvía, no lo contemplaba, así de sencillo. Eso es así, usted se puede sonreír y le puede parecer, a lo mejor, gracioso el tema. Pero, claro, un documento que es la carta magna del urbanismo municipal... Usted está hablando de consenso, usted está hablando de acuerdo. Pues, mire usted, por lo menos, se supone que lo que se debería exigir... El portavoz de Izquierda Unida, hace unos momentos, acaba de decir que usted hace una encuesta y que el 50% de la población no quiere ver el tranvía, no lo quiere ver, señora Consejera. Eso es así. Luego, ¿dónde está ese acuerdo? Yo le digo, ¿dónde está ese acuerdo con los vecinos, con los comerciantes, con las asociaciones de vecinos, con las unidades vecinales, etcétera, etcétera.

Pero, bien, nuestra petición de su comparecencia la titulábamos como para evaluar el Plan Económico y Financiero de Viabilidad del Tranvía de Jaén, porque no le quepa a usted la menor duda de que hablando se entiende la gente, y cuando se habla con quien se debe hablar, con la representación y con quien tiene la auténtica legitimidad y con los que de verdad representan un porcentaje importante de esa legitimidad, pues, evidentemente, se puede llegar a acuerdos y, de hecho, se llega a acuerdos.

Hoy nos hemos enterado —diríamos— de que usted ha ratificado que el costo de la obra está en 75,5 millones de euros, por parte de la Consejería de Obras Públicas. Yo, pues, mire, la verdad es que ya me quedo tranquilo. Conocimos el proyecto, y una cosa era el proyecto y la cifra, y otra es la cifra de adjudicación, pero entenderá mi preocupación, porque el día 10 de febrero del año 2009 el anterior Consejero de Obras Públicas hablaba de una inversión de 96,5 millones para la construcción del tranvía de Jaén, 96,5; posteriormente, hablamos de 72 millones de presupuesto; hoy ya nos hemos enterado de que, efectivamente, la adjudicación no es tampoco 72, que era lo que dijo la Consejera anterior al señor García, la Consejera doña María del Mar Moreno, que habló de 72 millones el presupuesto completo del tranvía, y hoy ya hablamos del 75,5 millones y 32 millones de euros los vagones y el mantenimiento. Los vagones y el mantenimiento.

Yo le preguntaría, señora Consejera, y hay un dato que a mí me interesa conocer, sobre todo, en el estudio financiero, en los costos de explotación, ¿cuál es el déficit de explotación que se prevé en la puesta en servicio del tranvía? ¿Cuál es el déficit de explotación? ¿Quién va a asumir ese déficit de explotación? Eso yo creo que es fundamental, porque usted ha hablado de cifras globales, habla usted de cifras sin entrar en detalle, pero, claro, eso, evidentemente, es muy importante.

Dentro del Consorcio del Transporte Metropolitano, ¿cuál va a ser la imbricación de lo que va a ser la explotación del tranvía con el Consorcio del Transporte Metropolitano de Jaén? ¿Va a cargar, entre comillas, con su costo exclusivamente el Ayuntamiento de Jaén, dado que la línea no sobrepasa un centímetro el término municipal de Jaén? ¿O sus costos van a estar en las cuentas de explotación y en la gestión del Consorcio Metropolitano del Transporte de Jaén, con la aportación y la colaboración de la Junta de Andalucía, de su Consejería? Ahí está la pregunta del millón porque, evidentemente, ¿cuánto va a costar esa explotación del tranvía? ¿Quién va a asumir ese costo de explotación del tranvía? Por lo tanto, eso yo se lo tengo que preguntar hoy aquí porque en el Ayuntamiento de Jaén han sido incapaces de dar esos datos porque están cerrados a cal y canto y porque, contra su opinión del diálogo, de la participación, de la información, pues, hay un muro, un muro infranqueable para aportar esa información en el Ayuntamiento de Jaén. Por lo tanto, me gustaría conocer esa información.

Dentro del propio planteamiento del tranvía, señora Consejera, se habla de una manera muy importante de aparcamientos, aparcamientos disuasorios. Usted ha hecho mención a uno, uno en cabecera de línea, que permitiría llegar y hacer el transbordo o el trasvase del público que quisiera tomar ese tranvía. ¿Se limita la política de aparcamientos a ese aparcamiento único en la cabecera de la línea? No le he oído a usted hablar

para nada de política de aparcamientos, en plural, a lo largo y ancho del conjunto de la obra.

Cuando usted ha hablado de 75,5 millones de euros de costo y se ha extendido sobre lo que significa desde el punto de vista de mejora en la urbanización de la ciudad, en los cruces, de las intersecciones, de la creación de nuevas glorietas, a mí me gustaría que usted me dijera si en esos 75,5 millones, esos 75,5 millones son llave en mano, es decir, si esas obras de urbanización en su conjunto, la modificación del viario, las instalaciones semaforizadas, la instalación y ejecución de los acerados, de las zonas verdes, de las isletas, de las medianas, de las divisorias, si eso está incluido en los 75,5 millones de euros, en el convenio que nunca hemos visto, que nunca han visto mis compañeros del Ayuntamiento de Jaén, que nunca han visto, si está incluido o lo tiene que asumir el Ayuntamiento de Jaén.

Por lo tanto, la cuenta prevista, esa cuenta prevista de explotación, para nosotros es importante, puesto que usted ha dicho que el ayuntamiento se hace cargo del material móvil y del mantenimiento. ¿A qué se refiere el mantenimiento, el mantenimiento exclusivamente de las unidades móviles o lo que es la explotación en su conjunto? Pues es el resto, evidentemente, de la instalación.

Por lo tanto, señora Consejera, desde el punto de vista de la financiación, desde el punto de vista de la explotación, desde el punto de vista de los costos, queda, evidentemente, una, diríamos, interrogante importante...

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Raynaud, tiene usted un segundo turno. Tiene que terminar inmediatamente.

El señor RAYNAUD SOTO

—Voy terminando, señor Presidente.

Me quedan algunas cosas para la segunda intervención.

Usted también ha mencionado de pasada el tema medioambiental y el tema de Cultura. Yo creo que también hay que bajar de las frases grandilocuentes, hay que descender de lo que son esas declaraciones de intenciones de los parques y de pretender llegar y evitar o criticar el que determinadas acciones legítimas políticas, de manifestación o de declaración de una intención política de evitar que se puedan producir determinadas talas, puedan ser interpretadas casi como una ridiculez o como una ofensa o como una dificultad en legítimo derecho a la manifestación y a la expresión. Es decir, ¿es que tan solo está la izquierda legitimada para protestar? ¿Cualquier otro signo externo...? ¿Tienen ustedes ese patrimonio exclusivamente, señora

Consejera? Parece que a usted le molesta que, en un momento determinado, se puedan hacer...

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Raynaud...

El señor RAYNAUD SOTO

—... manifestaciones en ese sentido.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—... ha pasado usted con exceso su tiempo.

El señor RAYNAUD SOTO

—Hablaemos, señora Consejera.

Termino, señor Presidente. Muchas gracias por su benevolencia. Y me reservo para la segunda intervención.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Para ultimar el primer turno de posicionamiento de los grupos, tiene la palabra la portavoz del Grupo Socialista, señora Tudela.

La señora TUDELA CÁNOVAS

—Muchas gracias, Presidente.

Muchas gracias, señora Consejera, por los datos aportados en la comparecencia, no solamente en esta, sino en multitud de comparecencias, en multitud de debates que no solamente ha aportado usted, sino también los consejeros y consejeras que le han precedido.

Yo, simplemente, decir, en primer lugar, que no se puede poner en duda no solo la viabilidad económica del proyecto, que eso es lo que importa a los señores del Partido Popular, sino que también, señora Consejera, se ha puesto de manifiesto cómo estamos convirtiendo la oportunidad en realidad, con un cambio radical para la ciudad de Jaén —que usted señalaba— que va a suponer que los y las jienenses no nos sintamos ciudadanos de segunda, sino que, con la apuesta por el tranvía de Jaén, nos situamos en el mismo lugar que otras capitales de Andalucía, de España y de Europa, y eso nos importa, y mucho, a los que vivimos y queremos a Jaén. Nos sitúa en la modernidad, en el progreso, en la sostenibilidad, es una realidad histórica para la ciudad de Jaén y, por lo tanto, deberían los

compañeros del Partido Popular ser solidarios y ser más generosos con las otras realidades que se están produciendo en otras capitales o en otras ciudades de Andalucía.

Señora Consejera, me parece importante detenerme en algunas cuestiones que usted ha explicado en su comparecencia, pero, en realidad, lo que está claro es que el sistema tranviario modifica una forma de concebir la ciudad, una apuesta por el desarrollo de un medio de transporte público inmerso en un nuevo modelo de ciudad mucho más amable con los vecinos y vecinas de Jaén, un nuevo modelo moderno que respeta el medio ambiente y que va a suponer, sin duda, la incorporación de una ciudad abandonada desde hace mucho tiempo por el Gobierno del Partido Popular; concretamente, también por el señor Fernández de Moya, al que echo de menos en esta comparecencia. Me hubiera gustado que hubiera acudido, simplemente porque a él se le llena la boca diciendo que este es un tema importantísimo para la ciudad de Jaén. Lo echo de menos hoy, como también lo echo de menos en otras ocasiones. Sin embargo, también habrá que decir —y ustedes saben y lo conocen perfectamente— que el señor Fernández de Moya ha sido responsable directo del abandono como concejal del Ayuntamiento de Jaén; en la actualidad es dirigente del Partido Popular en la provincia de Jaén, es parlamentario andaluz, y, además, lleva a cabo unas tareas de responsabilidad en la dirección del partido. Por lo tanto, él tendrá que explicar a los ciudadanos y a las ciudadanas de Jaén cuál es su oposición con respecto al tranvía.

Por contra, la Junta de Andalucía, el Gobierno del Ayuntamiento de Jaén, ¿qué es lo que hace ante el abandono del Partido Popular? Pues, bueno, intenta liderar un proyecto, un cambio para Jaén, que quiere y que tiene derecho a protagonizar, a luchar por los nuevos retos con prisas —sí, señor portavoz del Partido Popular, con mucha prisa, cuanta más prisa mejor; bien hechas las cosas, pero con mucha prisa—, hacia una ciudad mucho más ambiciosa y mucho más moderna.

Señora Consejera, señorías, el señor portavoz del Partido Popular, en esta ocasión, intentar justificar, a estas alturas del siglo XXI, las bondades, y la necesidad de la implantación de un sistema tranviario en la ciudad de Jaén es tan simple que me niego a entrarle en ese juego, en ese circo que ustedes pretenden montar alrededor de la crispación, e incluso de la violencia, acosando, como lo hicieron ayer en una obra para la que no tenía autorización, saltándose el respeto a la propiedad pública y violentando a la gente que hace su trabajo.

Ustedes sabrán —espero que sepan, y, si no, yo lo voy a contar aquí— que, ayer, los señores del Partido Popular, los concejales del Ayuntamiento de Jaén, instigados y mandados por el señor Fernández de Moya —una persona responsable, entiendo, en estas labores de dirección del partido—, se metieron en una obra

sin autorización ninguna —tuvo que bajar el Comisario Jefe de la Policía Nacional para decirles, simplemente, que se fueran de allí, que no tenían permiso—, no acudieron tampoco a un Pleno del Ayuntamiento de Jaén, y, por lo tanto... No es esta tampoco la primera vez que lo hacen, hay otras ocasiones en las que se han salido de los plenos, pero sí es cierto que es la primera vez que no han asistido.

Por lo tanto, respeto a las instituciones democráticas, respeto a lo que se supone que es el sitio donde radica la soberanía popular, en un pleno del Ayuntamiento de Jaén, interés por el debate e interés por la participación...

También su grupo de concejales ayer llevaba una moción sobre el tranvía, que podíamos haber debatido perfectamente, y otros muchísimos asuntos que también son importantes para la ciudad de Jaén, y que también los necesita, y no solo no fueron, sino que, también, en aras de eso que usted también ha repetido muchas veces a lo largo de su intervención, diciendo que el Gobierno del Ayuntamiento de Jaén carecía de tintes democráticos o carecía de diálogo y de colaboración con los grupos de la oposición..., bueno, pues, ayer, los señores del Partido Popular, encabezados por el señor Fernández de Moya, dieron una muestra vergonzosa de cómo se comportan unos representantes públicos.

Eso es importante decirlo, porque está en todos los medios de comunicación de la provincia de Jaén, de la ciudad de Jaén, y porque también define cuál es la estrategia política de su grupo en la ciudad de Jaén, que no es la estrategia política de su grupo en otras ciudades —sí en la ciudad de Jaén—, y cuál es la estrategia política del señor Fernández de Moya.

Yo insisto en que algunas veces a mí también me pregunta la gente que por qué nos pasamos el día debatiendo, que no explicando, sobre el tranvía. A mí lo único que se me ocurre decirle es que no lo entiendo; es decir, es como si cualquier ciudadano de Europa, de España, de Andalucía o de otro municipio de la propia Andalucía, que sí tienen el tranvía, nos pusiéramos a discutir sobre cuáles son las necesidades de establecer un sistema tranviario de estas características; es como si nos pusiéramos a discutir todos los que estamos aquí, personas serias y mayores de edad, con un bagaje político —algunos más, otros menos—, sobre si la tierra es redonda. Eso sería ridículo, como ridícula es la actitud del Partido Popular en la ciudad de Jaén y como también, me temo, por lo que estoy oyendo, por lo que he escuchado en boca del portavoz del Partido Popular en esta ocasión, como ridículo es —y tendrán que explicarlo también en las ciudades donde están— que usted no defienda el sistema tranviario, en concreto en esta ciudad. Yo insisto en que son políticas que quieren todos los ciudadanos y todas las ciudadanas.

Se ha explicado, por parte de la Consejería, en la multitud de reuniones que se han tenido con los vecinos y vecinas, con las distintas organizaciones de comercio, con los sindicatos... Que también quiero señalar,

porque ustedes lo conocerán, que tanto la UGT como Comisiones Obreras, con su máxima representación, han establecido distintas opiniones sobre lo favorable del sistema tranviario, por los beneficios económicos que supone —ya lo ha mencionado la Consejera— no solamente para las personas que están empleadas en este momento haciendo el sistema tranviario, sino también por las personas, las familias que se beneficiarán de este sistema.

A mí me gustaría decir, en nombre de mi grupo, y como diputada de Jaén, que ustedes, el Partido Popular, están jugando a otra cosa que no es la preocupación de la viabilidad económica del proyecto. Ustedes están jugando a que no se terminen las obras del tranvía antes de la próxima cita electoral municipal. A eso están jugando, a que la gente no vea el proyecto. Por eso se atan a los árboles, por eso abrazan a los árboles, van al juzgado, mientras día tras día mienten, esconden las compensaciones medioambientales que contempla el proyecto...

Usted no ha hablado aquí absolutamente de nada de eso que hemos explicado tantas y tantas veces y que la Consejera ha vuelto a explicar profundamente en esta comparecencia, y, después de oírles, ustedes siguen erre que erre hablando de la viabilidad económica y no hablando de lo que supone el proyecto del tranvía para la ciudad de Jaén, o también se dedican a hacer promesas tan sagradas como la que ha hecho el señor Fernández de Moya —otra actitud completamente irresponsable, que, además, denota el apoyo del señor Fernández de Moya al sistema del transporte público—, que, hace unos días, en unas declaraciones en una entrevista a un periódico de Jaén, dijo que él nunca jamás se iba a subir a un tranvía.

Yo espero que usted se suba a los tranvías que están en su ciudad, y espero que el resto de personas haga caso omiso a estas declaraciones de una persona que es dirigente del Partido Popular en la provincia de Jaén. Y espero que se suban al tranvía, que se suban al tranvía y al sistema de transporte público.

El señor Fernández de Moya decía, en esas declaraciones, que él va a pie, él no utiliza absolutamente ningún medio de locomoción, y que, además, no le hace falta, porque él iba caminando desde su casa hacia el Partido Popular y a la Universidad.

Yo espero, por su bien, porque ya sabemos que es candidato a la alcaldía de la ciudad de Jaén, nombrado por su líder, el perdedor Arenas, de forma totalmente democrática —que se han sentado en una mesa y le han dicho: «usted tiene que irse allí, y ya está, y ya veremos a ver cómo salimos»—, yo espero, por su bien, digo, que se pasee algo más, es decir, que utilice el transporte público, o que también se dé un paseo andando, no solamente hasta la sede del Partido Popular y a la Universidad, que es su lugar de trabajo, sino también que abra un poco el abanico y recorra

las calles de la ciudad de Jaén, y los comercios de la ciudad de Jaén, que tanto lo necesitan.

Señores del Partido Popular, ustedes no tienen autoridad política ni autoridad moral para venir aquí a decir que la Junta de Andalucía, que el Gobierno del Ayuntamiento de Jaén actual, o que los socialistas, no hacemos nada. Ustedes se han tirado doce años de Gobierno del Partido Popular en la ciudad de Jaén sin hacer absolutamente nada en cuestión de transporte público.

Cuando el Partido Socialista gobernaba la ciudad de Jaén, hizo distintas actuaciones para fomentar en ese momento el uso del transporte público, como adquirir autobuses con plataforma, como implantar un bonobús y congelar las tarifas del bonobús, como hacer unas campañas de fomento del transporte público. Total, esas y otras actuaciones terminaron en el año que abandonamos el Ayuntamiento, porque ustedes ganaron las elecciones, allá por el año 1995, con una cifra de seis millones de viajeros al año usando transporte público. Durante los doce años posteriores, en los que ustedes gobernaron la ciudad de Jaén, han batido otro de los récords de los que pueden ustedes, me imagino, sentirse orgullosos, y nosotros tremendamente desgraciados. Y es que acabaron los doce años de mandato del Gobierno del Partido Popular en la ciudad de Jaén, sin adquisición de ningún transporte, de ningún autobús de plataforma, aumentando, eso sí, las tarifas del servicio público de autobús. Ahí sí les gustaba a ustedes aumentar las tarifas para que las soportaran todos los ciudadanos. Y además perdieron dos millones de viajeros al año. Eso es lo que ustedes tienen en su bagaje político durante los años de gobierno del Partido Popular. Por cierto, también el señor Fernández de Moya dirá que ese es su compromiso electoral para las siguientes municipales: hacerlo exactamente igual que lo hizo durante los doce años que gobernó en la ciudad de Jaén. Yo les recuerdo que ustedes han perdido el Ayuntamiento de Jaén, por lo tanto, le aconsejo que cambien algo en su política, porque, si no, mal les va.

Señora Consejera, el tranvía para la ciudad de Jaén supone una inversión importantísima, generadora de empleo y riqueza para la ciudad, en un momento en que la inversión pública es una herramienta fundamental para atenuar los efectos de esta crisis mundial que nos está tocando: genera empleo, la inversión, puestos de trabajo directos e indirectos empleados por la contrata y por las empresas auxiliares; generará empleo en la prestación del servicio, y generará empleo en el escenario de ampliación de la actividad económica.

Yo, simplemente, por poner un ejemplo que no parece sospechoso de que sea de izquierdas... Las señorías del Partido Popular estarán conmigo en que Murcia estima también —es una estimación— que la actividad comercial con el funcionamiento del tranvía aumentará entre el 18% y el 30%. Valencia es otro ejemplo de caso no sospechoso —digo en esto del

tranvía; el resto de cosas sí son bastantes sospechosas—; en fin, la Comunidad de Valencia nos cuenta que el tranvía, el sistema tranviario, siempre presenta un índice de aceptación social total desde su puesta en servicio y nos hace unos gráficos de cómo va aumentando, como no puede ser de otra manera, conforme se va utilizando la calidad y el uso de este sistema de transporte tranviario.

Voy a terminar, señor Presidente, muchísimas gracias, y luego tendremos la oportunidad de seguir debatiendo en el resto de tiempo.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Tudela.

Le corresponde ahora el turno a la Consejera de Obras Públicas.

Tiene usted la palabra.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Gracias, señor Presidente.

En relación con lo que planteaba el portavoz de Izquierda Unida, yo le puedo asegurar que el tranvía en la ciudad de Jaén va a ser permanente y una expresión de cambio en la ciudad en términos de movilidad sostenible, en términos de desarrollo social, de generación de oportunidades y de desarrollo desde el punto de vista ambiental.

En ese sentido, he de manifestarle que desde el primer momento por parte de la Consejería se han puesto todos los medios para una información pormenorizada a toda la ciudadanía de Jaén, y se han abierto las puertas de la participación con los colectivos ciudadanos, con los sindicatos, con los colectivos de empresarios y con los distintos colectivos sociales. De ahí la propuesta de la asociación de personas alérgicas, que hemos tenido inmediatamente en cuenta. Hasta tal punto es así, que el Partido Popular, como no podía ser de otra manera, nos ha criticado el esfuerzo económico que, en la información, hemos realizado para la participación; es decir, que no hemos escatimado esfuerzos. Pero es más, las obras están en su 25% de ejecución. Vamos a seguir con las puertas de la participación abiertas, con el diálogo institucional, con el diálogo social, porque creemos en él, y sabemos que la resultante siempre será la mejor, la que se produce desde el diálogo y la participación.

Pero hay una cuestión que a mí me gustaría también subrayar. Cuando se habla de que el 50% de la población está a favor y el 50% está en contra, hay que tener un elemento claro y es que estamos en obras. Lo que una parte de la población está evaluando es el impacto que a su vida diaria, a su vida cotidiana, le

hace una obra de estas características que atraviesa toda la ciudad. Y usted, que es alcalde, sabe que en el ámbito de lo local hay una sensibilidad especial por parte de la ciudadanía cuando hay obras de gran dimensión que se realizan. Claro, las molestias de las obras, pues, las ciudadanas y los ciudadanos, metámonos todos, las mostramos en términos de descontento. Cuando se terminan esas obras y los ciudadanos y las ciudadanas pueden disfrutar de los beneficios que para su vida las obras les otorgan, se olvida todo lo pasado —con paciencia y generosidad, que siempre se le pide a la ciudadanía— y se comienza una etapa sustancialmente distinta en la valoración de la obra realizada. Que cuando tenemos todo Jaén en obras, el 50% de la población ya esté viendo lo bueno que es el tranvía para la ciudadanía es extraordinario, es extraordinariamente importante, y sobre todo cuando tenemos al Partido Popular haciendo permanentemente campaña en contra del tranvía.

Y, en este sentido, quiero entrar a responder aquellas cuestiones que el portavoz del Partido Popular ha planteado. Pero antes de responder a esas cuestiones, señor Raynaud, permítame que le diga con todo el respeto que vaya papelón que le ha tocado hoy jugar en este tema del tranvía de Jaén. Y, además del papelón que le toca hacer, vamos a hablar con claridad, con absoluta claridad. Expresé usted la verdad, diga la mayor, que es que el Partido Popular no está de acuerdo con el tranvía de Jaén sencillamente porque no está en el Gobierno municipal de Jaén. Al Partido Popular en Jaén le da exactamente igual los beneficios que el tranvía tiene para la ciudadanía. Lo que le sienta muy mal es que —como no está en el gobierno municipal— un Gobierno, una Alcaldesa de la ciudad de Jaén, vaya a poder mostrar una obra absolutamente imprescindible y necesaria en términos de movilidad para la ciudadanía de Jaén. A ustedes les da coraje que se hagan cosas que de verdad significan un avance y unas oportunidades para las ciudadanas y los ciudadanos cuando ustedes no gobiernan; cuando ustedes gobiernan, las aplauden. Ustedes están teniendo una oposición frontal desde el primer minuto al tranvía de Jaén y un aplauso total desde el primer minuto al metro ligero de Granada. Es que no puede ser lo uno y lo contrario, señor Raynaud. No puede ser lo uno y lo contrario.

¿Qué es lo que ocurre? Lo de siempre. En Jaén: «No al tranvía, es un capricho del PSOE». Aquí aparece Chiclana, Cádiz: «No al tranvía». Se produce una entrada del Partido Popular en el Gobierno, la Concejala de Urbanismo es del Partido Popular, y ahora: «Sí al tranvía. Guardemos esto y tirémoslo a la papelera rápidamente para que no se note mucho lo que hacemos». Un poco de seriedad, un poco de seriedad. O sea, que antes sí al tranvía, y ahora no al tranvía. Aplaudimos el tranvía en Salamanca, porque el alcalde es del Partido Popular, y decimos que es un capricho

del Partido Socialista en Jaén, porque hay un Gobierno municipal del Partido Socialista y de Izquierda Unida y una alcaldesa del Partido Socialista. ¿Qué criterios son esos? ¿O es que el tranvía no es lo mismo de bueno para Salamanca que para Jaén? Ustedes están desde el primer minuto queriendo hacer campaña electoral en Jaén con el tranvía, y están, además, oponiéndose a algo que saben que es bueno para la ciudad.

Pero no quieren que se termine. Ya que no han podido impedir que se comience, ahora quieren impedir a toda costa que se termine. Y encima usted aquí nos quiere dar hoy lecciones de democracia. El concepto de democracia es que gobierna quien más votos obtiene a la hora de votar a la alcaldesa o al alcalde de la ciudad, porque lo vota el Pleno. Y quien tiene la mayoría social en Jaén es la izquierda. ¿O es que cuando el Partido Popular hace pactos con otros partidos eso es democrático y cuando lo hacen los partidos de la izquierda hay que cuestionar la democracia municipal? ¿Pero esto qué es? Ya está bien. Ya está bien, con darnos clases de democracia y con renglones torcidos. Yo lo hago y es democrático, y lo hacen los demás y es antidemocrático. Pues no, señor Raynaud, no. Y usted, además, lo sabe perfectamente. Otra cosa es que le toque decir lo que ha dicho.

Y, además, de pronto dice..., deja ahí caer, como si desde el ámbito de la izquierda deslegitimáramos manifestaciones, el derecho a reunión, a manifestación, la libertad de expresión... Mire usted, hablemos claro, hable usted claro. Hable usted claro, que para eso aquí estamos. Ustedes, desde la derecha, con la hipocresía política que les caracteriza de manera habitual, cuando en el ámbito de la izquierda hay manifestaciones, ustedes las denostan, las denigran, las desprecian, las califican... Y ahora resulta que ayer, como el candidato a la Alcaldía de Jaén, el señor Fernández de Moya, irrumpe dentro de una obra, con niños pequeños, afecta a la seguridad de los niños y de las personas que se cuelan en la obra, se abrazan a los árboles y hacen todo esto, usted se pone el parche antes de que le salga el grano y de pronto dice que a ver si la izquierda va a deslegitimar..., bueno, manifestaciones. Pero si son ustedes los que los deslegitiman. Claro, cuando las hacen..., ahora ya todo está bien. Espero que nunca más el Partido Popular ponga ningún adjetivo a ninguna manifestación que ninguna persona realice en pro de una reivindicación, o colectivo, espero que así sea.

Pero, aquí, desgraciadamente —usted es una persona muy correcta, en términos de relaciones parlamentarias—, ha ido a significar una serie de cuestiones a las que yo voy a responder gustosamente, pero no ha planteado la realidad y la verdad. Es que no está de acuerdo con el tranvía de Jaén el Partido Popular. No está. Lo mismo que quiere en otros sitios, dice que no en Jaén. Una clara contradicción. Y en ese..., en ese tenor, pues, yo le quiero decir... Cuando usted mani-

fiesta: «Es que hoy nos hemos enterado...» Siempre juega con los datos, señor Raynaud, a pesar de que los conoce y los sabe, porque usted es un parlamentario con experiencia, un hombre versado en los números y sabe de lo que estamos hablando. Entonces, de pronto: «Hoy nos hemos enterado de 75,5 millones, y nos dijo su antecesor 96, y otra considera 72...», como si estuviéramos aquí jugando desde la Consejería con las cifras. Usted sabe perfectamente de lo que estamos hablando: 96,5 millones era la licitación, 72 la adjudicación, y 75,5 es adjudicación, más dirección de obra, más control de calidad. No hagamos juegos extraños, esas son las cifras, con absoluta claridad. Con absoluta claridad. No estamos dando tres cifras distintas, cada Consejero o Consejera de los que hemos estado en la responsabilidad; estamos dando las cifras de verdad, porque somos claros y transparentes, no tenemos nada que ocultar.

Y, en ese tenor, pues yo le diré algo más. El PISTA, al que usted al inicio de su intervención ha hecho referencia, habla literalmente del apoyo a la creación de redes de tranvías urbanos. Y eso es lo que se ha concretado en el convenio con el Ayuntamiento de Jaén.

En este sentido, me gustaría responder también al portavoz de Izquierda Unida en el siguiente tenor: como solo hemos conveniado con el Ayuntamiento de Jaén, hemos conveniado lo que significa el tranvía urbano. Pero, desde luego, la Consejería, en ese objetivo global, no estamos ni mucho menos cerrados. Es más, en la reunión que yo mantuve con la Alcaldesa de Jaén y con el Teniente de Alcalde de Medio Ambiente, los dos me manifestaron —la Alcaldesa de manera expresa— que teníamos que empezar a caminar en un paso más, que era ese concepto de tranvía metropolitano. Y que además yo he referenciado en alguna ocasión que no son excluyentes, y entiéndaseme bien, que también tendremos, en términos de transporte metropolitano, que incorporar el nuevo concepto que emerge en nuestra Comunidad como consecuencia del desarrollo estatutario, que es el de cercanías. Insisto, no son excluyentes, para que no haya ninguna mala interpretación al respecto. Y, lógicamente, en ese tranvía metropolitano, en esas cercanías metropolitanas, desde luego vamos a contar con los ayuntamientos, con sus alcaldesas y con sus alcaldes, y vamos a contar también con el conjunto de la ciudadanía. Y en ese tenor está al cien por cien de acuerdo, y ya lo ha planteado, el propio Ayuntamiento de Jaén. Pero ahora hablamos de un tranvía solo de tramo urbano y, por tanto, solo podíamos conveniar con Jaén.

Y ahora suma y sigue en los objetivos globales que el propio PISTA señala. Ahí es donde estamos, ahí es donde vamos. Lo que pasa es que parece que al señor Raynaud le molesta que nos adelantemos en algunas infraestructuras al propio PISTA. Y, desde luego, me parece que es un tema que deberíamos, juntos, celebrarlo.

Y también le diré que estamos hablando de los 32 millones de euros en términos de material móvil, solamente lo que es fabricación, financiación y mantenimiento. Y también, es curioso, señor Raynaud, que le gusta a usted siempre hablar de déficit. ¿Y si da superávit el tranvía de Jaén? Usted sabe que conceptualmente... No, verá usted. Es que usted..., usted siempre quiere llevarnos a un terreno donde haya arenas movedizas, y a mí me gusta estar en un terreno firme para la claridad y la transparencia de lo que hablamos. Porque usted sabe que en el resultante final, en términos de superávit o de déficit, hay variables que inciden e influyen. Dígalas usted, dígalas usted, porque nosotros, en un momento determinado, podemos optar por una tarifa barata, y, si eso comporta déficit, pues ya veremos cómo respondemos desde el ámbito de la Administración. Digo podemos, no estoy aquí afirmando para que usted pasado mañana me diga que yo dije... No, no, atienda bien a las palabras que expreso. Usted sabe que en términos de déficit incide muy directamente el precio del billete que pague el usuario. Y, desde luego, aquí hay una diferencia entre la derecha y la izquierda, clara. Lo mismo que nosotros creemos en lo público. Ustedes, cuando hablan de lo público, lo dicen con la boca chica, aunque permanentemente intenten robar el lenguaje y las terminologías. Y esa es la realidad que tenemos. Por tanto, ¿qué quiere usted, que anticipemos un debate? No, no lo vamos a anticipar. Vamos a hablar de todas las variables y de todas las condiciones.

Objetivamente, el tranvía es un proyecto de ciudad que genera oportunidades, que iguala en oportunidades, que tiene una parte social, y que tenemos que atender a esa parte social también en la resultante final del coste del billete. Y esa es una raya divisoria entre lo que plantea la derecha y lo que planteamos desde el ámbito del Gobierno de la Junta de Andalucía, desde el Gobierno socialista. Lo social para nosotros es prioritario, en todos los ámbitos del Gobierno. Y también es prioritario a la hora de cifrar, lógicamente, lo que costará finalmente el billete.

Y planteaba el tema de los *parkings*. Claro, yo he hecho alusión a uno, señor Raynaud, a uno. Pues claro. Es que el trayecto del tranvía es totalmente urbano, y en ese trayecto hay tres *parkings* más. Yo he hecho alusión al *parking* del exterior, donde va a haber 650 plazas nuevas, que es un *parking* totalmente disuasorio, porque las personas que llegan a ese lugar dejan el coche y se suben al tranvía. Pero luego, en el trayecto del tranvía, hay tres *parkings* más, tres más. Desde esa perspectiva, bueno, pues en la Plaza de la Constitución, en la Plaza de la Victoria, en la Plaza de los Perfumes, hay *parkings* públicos. Y tenemos, lógicamente, un trazado de 4,8 kilómetros. En un trazado de 4,8 kilómetros hay cuatro *parkings*. Y, lógicamente, al que yo he hecho referencia es el *parking* que vamos a realizar de 650 plazas.

Y le digo: no va a haber sobrecoste, como usted decía. No, no. Le he dado el precio global de la obra, salvo alguna situación sobrevenida. Dejaremos eso dicho ahí, vaya que tengamos luego algún problema al respecto en relación a las cuestiones que ha planteado.

Y le diré dos cosas más, señor Raynaud, en relación a lo que ha venido manifestando.

Al Partido Popular, en el Ayuntamiento, no le importa la información, no le importa el debate. Ayer había una propuesta y no fueron al Pleno. Lo único que buscan es la bronca, para empañar un proyecto de ciudad, que es el tranvía de Jaén. Por eso no tienen información. Pero si el señor Fernández de Moya ha estado viendo todo el proyecto del tranvía, que él es parlamentario. ¿O es que él no se lo cuenta a sus compañeros? Pues lo saben..., lo deben saber todos, porque el señor Fernández de Moya tiene cumplida cuenta e información, y usted lo sabe, que lo acompañó.

¿Cómo se puede decir que no saben los concejales? O sea, el señor Fernández de Moya, que tiene la doble condición de concejal y de parlamentario, como parlamentario sabe y como concejal desconoce. Un poco complicado, convendrá usted conmigo en que es un poco difícil esto de que estamos hablando. Entonces, tiene toda la información, pero, claro, no quieren información.

Y usted sabe, exactamente igual que yo, que en el expediente —porque usted lo ha visto— figura un informe del Ayuntamiento de compatibilidad de lo que es la intervención en la ejecución de la obra del tranvía para la ciudad con el planeamiento general, y usted sabe, además, que se está haciendo un nuevo planeamiento. Usted sabe estas cosas, y usted sabe lo que eso significa. Hay un informe de compatibilidad. El que usted no haya hecho expresamente previsión de una infraestructura de manera pormenorizada en un plan general no quiere decir que esté prohibido. El planeamiento puede ser compatible con esa infraestructura, y usted lo sabe también por su experiencia municipal. No enredemos las cosas, no enredemos las cosas. Desde esa perspectiva, el problema es otra cuestión.

Fíjese usted hasta qué punto es otra cuestión el problema...

Dígame usted qué quieren ustedes decir cuando en Jaén reparten este pasquín y dicen que no tiene estudio de seguridad ciudadana. ¿Eso qué es? ¿Qué quiere usted decir con eso en una obra? Que está en obra. Esto de «no tiene estudio de seguridad ciudadana», ¿qué es? ¿No es, acaso, clara voluntad política, o mala voluntad política, para confundir a la ciudadanía y asustarla con el tranvía? Hombre, por favor, un poco de seriedad. Y a mí me gustaría también que nos explicara usted esto qué es, el estudio de seguridad ciudadana, y que pusiéramos las cosas claras, porque claro está para nosotros: Ustedes dicen que no en Jaén y que sí donde gobierna el Partido Popular a una infraestructura igual.

Por lo tanto, nosotros somos consecuentes con el PISTA, coherentes con aquello que decimos y a lo que nos hemos comprometido. Lo estamos haciendo para beneficiar a la ciudadanía de Jaén, y ustedes se contradicen en el día a día diciendo al tranvía en unos lugares sí y en otros no. De manera que no tenemos que dar más explicación, una vez que, pormenorizadamente, hemos respondido a aquello que usted ha preguntado en su intervención.

Y termino diciéndole a la portavoz del Grupo Socialista que, efectivamente, el tranvía para Jaén es no solo una expresión de modernidad y cambio en la ciudad, sino una oportunidad cierta, en términos de cambio y mejora urbana, de mejora ambiental, con las actuaciones que vamos a llevar a cabo, de mejora en oportunidades, y, por tanto, sociales, y de oportunidades también en lo que son el crecimiento y desarrollo empresarial y la generación de empleo, que parece que es un tema que tampoco le importa al Partido Popular.

Hay que ver que, cuando hay cosas que son buenas para los empresarios —y aquí están polígonos industriales conectados con el tranvía—, cuando no quieren esa cosa, como no quieren el tranvía, también les da igual el sector empresarial.

Bien, a nosotros no: queremos que haya fomento empresarial y generación de empleo.

Nada más.

La señora RIVAS PINEDA, SECRETARIA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Consejera.

Comenzamos con el turno de réplica. Señor Sánchez Gordillo, tiene usted la palabra por el Grupo de Izquierda Unida.

Les recuerdo que disponen ustedes, señorías, de cinco minutos cada uno.

El señor SÁNCHEZ GORDILLO

—Gracias, señora Presidenta.

Yo creo que, pensando en la clarificación, sería bueno que desde aquí se dijera con absoluta claridad quién paga las obras en su totalidad, porque el rumor —el otro día, que yo estuve en Jaén— es que —lo digo para que se sepa— esto es un capricho del Ayuntamiento, que va a arruinar al Ayuntamiento. Ese runrún está ya. Entonces, sería muy interesante que dijera qué paga, quién paga y cuánto paga. El mantenimiento, ¿cómo será? En la medida en que lo tengamos previsto. Y, por supuesto, el aprovechamiento, una vez ya la obra hecha. Lo digo porque sería bueno para que los tantos por ciento, a lo mejor, pudieran cambiar.

Luego, a nosotros nos preocupa mucho el tema de que no se quede, porque sería una gran avance no

solamente para Jaén, sino para la provincia, el tema de la segunda línea, que ya fuera interurbana, que saliera desde Jaén y llegara a Torredelcampo, Torredonjimeno, Martos, etcétera, porque ahí estaríamos hablando de una parte muy importante de la población de Jaén, y, además, estaríamos compitiendo a favor del transporte público frente al privado. Es decir, que mucho coche particular dejaría de entrar en Jaén, sobre todo los que van de la provincia, de la zona más poblada de Jaén. Entonces, si tienen prevista esa conexión o esa segunda línea, para cuándo o en qué circunstancias está.

Nosotros no tenemos duda ninguna, y nosotros sí que vamos a apoyar el... Y en eso puede contar con nosotros, porque es una cosa de nuestro programa, el tema...

Nosotros pensamos que es infinitamente mejor el transporte público que el privado, entre otras cosas por razones ecológicas, de economía y por razones sociales, ¿no? A ver si nos igualamos en algo, aunque sea tan solo en el transporte, ya que en las demás dimensiones estamos poco iguales. Entonces, nosotros sí que vamos a apoyar.

Espero que los compromisos que usted ha realizado —yo no lo dudo, porque lo ha hecho en sede parlamentaria— se cumplan, y lo que sí sería importante es que, a pesar de todos los pesares, se volviera a incidir, porque hay confusión. Se haya hecho por esta Consejería bien o mal, o por el anterior Consejero bien o mal, o por la circunstancia que sea, hay confusión; también por el rollo político de si el alcalde es uno o es el alcalde otro.

Yo creo que hay cosas que son objetivas, y que un transporte público se ponga en una ciudad me parece que... Hay cosas que son verdades. La verdad no es subjetiva, porque, si la verdad fuera subjetiva, entonces nos tendríamos que esconder debajo de una manta. A mí me parece que hay verdades subjetivas en las que sí nos podemos poner de acuerdo, aunque haya distintos intereses; pero hay cosas que son así, y son así y no son de otra manera.

Entonces, en un camino de mayor clarificación, a pesar de lo que se haya hecho y a pesar de lo que se haya gastado, yo creo que es muy necesario, porque eso va a facilitar en el futuro el consenso.

Porque yo creo que va a ser muy difícil que nadie diga que no a algo como el tranvía en Jaén, y mucho más si hay una segunda línea que conecta con los pueblos de Jaén. A mí me parece que no van a mejorar Jaén y su transporte público: va a mejorar el conjunto de la ciudadanía de la provincia. Y a mí me parece que, desgraciadamente, Jaén está en las zonas marginales de Andalucía, en su provincia y también en su capital, y yo espero que este tranvía, y, sobre todo, si este tranvía se conecta con una segunda línea con las zonas de los pueblos más poblados de Jaén, a mí me parece que va a ganar, y que yo creo que las críticas de ahora se tendrán que convertir necesariamente en

aplausos, porque no tiene más remedio que ser así. Y para eso lo que hace falta es intentar que no haya ningún motivo para el achaque en la crítica.

La señora RIVAS PINEDA, SECRETARIA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Sánchez Gordillo.

Por el Grupo Popular tiene la palabra, el señor Raynaud.

El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señora Presidenta.

Mire, señora Consejera, evidentemente, a la portavoz del Partido Socialista no le voy a dedicar ni un minuto puesto que veo que le preocupan enormemente, enormemente, nuestros candidatos en Jaén, que están descompuestos, y pretender trasladar aquí un debate local en este ámbito parlamentario. Y lo que tenga que decir el señor Fernández de Moya lo dirá él, muy bien dicho, y su posicionamiento político, su idea y su modelo de ciudad los tiene perfectamente claros como para que yo tenga que llegar y acudir en su defensa.

Señora Consejera, de verdad, ni papelón ni pape-lito. Cumplo con mi obligación como portavoz de mi grupo en Obras Públicas y Transportes, por lo tanto, ni papelón ni pape-lito.

Y antes de entrar en algunas cosas, así, muy concretamente le voy a decir que usted ha empezado a hacer un discurso demagógico, absolutamente demagógico sobre la Derecha, la Izquierda...

¿Sabe usted la diferencia entre la Derecha y la Izquierda cuál es la que les interesa a los ciudadanos? El hacer las cosas bien, el gestionar bien los recursos, el terminar las obras a su tiempo, el administrar bien los caudales ajenos... Eso es lo que les importa, señora Consejera,

¿Pero usted con qué legitimidad me viene a mí a hablar cuando usted tiene una desviación de más de doscientos millones de euros en el metro de Sevilla? ¿Pero usted con qué legitimidad habla cuando el metro de Sevilla y de Málaga llevan un retraso de dos años y medio, señora Consejera? ¿Pero usted me va a hablar a mí de legitimidad y de buen hacer y de control? ¿Pero qué me está usted diciendo con esas palabras grandilocuentes?

Y habla usted de Izquierda y de Derecha. Quiere que le ponga a usted un ejemplo: el servicio de Transportes Urbanos de Sevilla, Tussam, cuando era gestionado por el Partido Popular cerraba a la par; desde que lo gestionan los socialistas, ha multiplicado las pérdidas por seis y disminuido los viajeros por cuatro. Ese es el modelo que ustedes utilizan de gestión de los recursos públicos. Y así es como ustedes gestionan los transportes públicos.

Claro que vamos a estar descompuestos y que nos preocupa cómo nos vamos nosotros a controlar. Usted, con su discurso, no me ha dado respuesta a nada de lo que le he preguntado.

Es más, le hemos descubierto que usted justificaba los aparcamientos con unos aparcamientos subterráneos que ya están hechos. Porque usted ha dicho que los tres esos ya están hechos. Luego, usted, ¿de qué está usted hablando de política complementaria a los aparcamientos? Los que están, están. Y usted se permite el lujo de decir que un Plan General, que es el que debe de marcar... Pero, claro, es que así trabajan ustedes. Miren, ustedes, han cometido la barbaridad, en Andalucía, de obligarles a los ayuntamientos a terminar los planes generales sin estar terminados los subregionales. Esa barbaridad. Y sin estar terminado el POTA. Y han cometido la barbaridad de redactar planes de transportes metropolitanos..., o planes subregionales, apoyándose en los planes metropolitanos de transportes. La casa por el tejado, porque eso es lo que hacen ustedes, porque así gestionan ustedes Andalucía. Así, exactamente así, señora Consejera. Y no me venga con cuentos de Calleja, de pretender y de darnos aquí lecciones de nada.

Yo estoy defendiendo un posicionamiento legítimo. Y le he pedido explicación a un sinfín de cuestiones que usted no me ha respondido. Yo me alegro de que el tranvía de Jaén pueda ganar dinero, pero le pregunto: ¿A qué cuenta se lo va a imputar usted: al Ayuntamiento de Sevilla..., de Jaén o al consorcio? Dígamelo, dígamelo. Porque es lo que le estoy preguntando: ¿La cuenta de explotación quién la va a gestionar?, ¿dónde se va a integrar el tranvía? Usted no me lo ha respondido.

Y decía que le iba a comentar también dos cosas, a las que usted también ha hecho mención muy de pasada.

Mire, señora Consejera, a mí me gustaría que su Consejería se tomara, con el máximo empeño, el control de los restos arqueológicos calcolíticos aparecidos en el trazado del tranvía de Jaén. Me gustaría. Quien avisa no es traidor.

Y a mí me gustaría que usted me detallara qué medidas exactas, qué medidas cautelares, qué memoria inicial se ha hecho, qué memoria final, quién es el que ha llevado a cabo el control y si la Consejería de Cultura está dando el visto bueno. Porque usted sabe que esa es una zona de extrema delicadeza, y una zona muy, muy protegida en Jaén. Y cuando usted habla de gobernar unos y otros, yo le voy a decir a usted, que los suelos de esa zona, cedidos por el Partido Popular para construir la Ciudad de la Justicia, llevan cuatro años paralizados porque la Consejería de Cultura sigue haciendo prospecciones de restos arqueológicos; en el mismo sitio donde la Consejería de Obras Públicas dice que ahora no tienen importancia los restos arqueológicos que han aparecido. Y cuando se reurbanizó el Paseo de la Estación, la Consejería

de Cultura paralizó las obras porque el ayuntamiento era un ayuntamiento del Partido Popular.

Ve usted como hay lectura para todo, señora Consejera, cuando gobierna uno o cuando gobierna otro. O es que usted se cree que usted está en posesión de la verdad y que el fiel de la balanza siempre es el suyo.

Mire, señora Consejera, el otro día hubo un debate aquí, en la Comisión de Cultura, con un tema importante. Y le voy a trasladar, literalmente —*Diario de Sesiones*—, las declaraciones de la portavoz de su partido: «No es creíble, de verdad, señor Fernández, no es creíble que el Partido Socialista por construir un tranvía quite de en medio restos arqueológicos que puedan tener valor», 3 de mayo de 2006.

La señora RIVAS PINEDA, SECRETARIA DE LA COMISIÓN

—Señor Raynaud, tiene usted que ir terminando.

El señor RAYNAUD SOTO

—Voy terminando.

«El consistorio de Sevilla podría ser multado con más de seiscientos mil euros por las obras del Metrocentro».

«Tribunales, la fiscalía ve indicios de delito en la destrucción de los hornos almohades de la Puerta de Jerez».

«Los arqueólogos piden una medida ejemplar por la actuación en los hornos almohades».

«La fiscalía imputa al director del proyecto del tranvía por dañar restos arqueológicos», obra del tranvía de Sevilla.

¿Que si son ustedes capaces de destruir restos arqueológicos por hacer un tranvía? Capaces y capaces, señora Consejera. Aquí está: «El director del proyecto imputado por la fiscalía».

Y a usted le molesta que el Partido Popular presente un escrito diciendo: «Tengan ustedes cautela, infórmenenos. Tengan cuidado con los restos arqueológicos, que es una zona de extrema protección».

Termino, señora Presidenta.

Y habla usted de «amarrarse a los árboles». Mire, por lo menos tiene usted una garantía de que si nosotros nos amarramos a los árboles, no lo vamos a hacer, como en Madrid los concejales del Partido Socialista, a la par que una baronesa. Eso sí, no vamos a llevar ni baronesa ni marquesa ni condesa a los árboles; nos vamos solos los concejales del Partido Popular, solos. Ustedes aprovechan el tirón, el *glamour* y las cámaras que les da el que haya una baronesa amarrada a los árboles del Paseo del Prado. Tenga usted la completa seguridad de que no vamos a ir con ninguna baronesa —se lo garantizo— como hicieron los concejales del Partido Socialista de Madrid.

Y como ejemplo de la tala, usted ha vuelto a reiterar hoy aquí —y le vuelvo a tomar la palabra— que «no se talarán más de 40, 45 árboles». Lo dijo usted por escrito, lo tiene aquí...

La señora RIVAS PINEDA, SECRETARIA DE LA COMISIÓN

—Señor Raynaud, ha agotado usted todo el tiempo.

El señor RAYNAUD SOTO

—Termino.

... y hoy lo vuelve a repetir.

Señora Consejera, le ruego que retire sus palabras, porque al día de hoy se han talado cerca de cien, cien; algunos centenarios, centenarios, señora Consejera, centenarios, como han hecho ustedes con el tranvía de Sevilla. Y prometen ustedes luego sustituir. Pero usted ha visto los naranjos que se han puesto en el tranvía de Sevilla a cambio de unos plátanos de Indias que tenían algunos cien, cien... Esa es la política de ustedes: de papeles, papeles y papeles, de si voy a hacer parques... Mire usted, esa es la realidad. Vaya usted al desierto en el que han convertido ustedes La Puerta de Jerez. Eso es lo que queremos evitar en Jaén. Ese es el debate al que queremos llegar.

Y usted se limita, y la portavoz de su partido, a tratar de confundir a la opinión pública, convertir este debate en un debate municipalista y pretender descalificar a una persona que no está en este momento.

La señora RIVAS PINEDA, SECRETARIA DE LA COMISIÓN

—Señor Raynaud, ha terminado ya.

El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señora Presidenta.

La señora RIVAS PINEDA, SECRETARIA DE LA COMISIÓN

—Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra la señora Tudela.

La señora TUDELA CÁNOVAS

—Muchas gracias, Presidenta.

Quiero empezar por donde ha terminado el señor portavoz del Partido Popular.

También es un debate que afecta al municipio de Jaén, pues por supuesto que sí. Estamos hablando de un tranvía que se va afortunadamente a poner en funcionamiento en la ciudad de Jaén, como por cierto se ha puesto en funcionamiento en el resto de ciudades, y aquí se traen debates municipalistas en muchas ocasiones. Por lo tanto, ¿qué pasa, que los diputados del Partido Socialista de la provincia de Jaén, y en este caso, yo, que vivo en Jaén, no tenemos ahora —en una comparecencia en la que ustedes nos cierra...— derecho a traer un debate sobre el tranvía de Jaén? Y usted y su portavoz, el señor Fernández de Moya, tienen derecho a traerlo cuando les parezca oportuno en esta sede parlamentaria, a través de preguntas, a través de proposiciones no de ley, que cierra él, etcétera, etcétera.

Entonces, ¿qué pasa? Hablamos ahora de municipalismo y está mal... Que, por cierto, se lo tendrá usted también que decir, y le animo a que se lo diga, a su compañero de filas, señor Fernández de Moya, que no traiga debates municipalistas aquí, al Parlamento. Y que no hable, de aquí hasta que empiecen las elecciones, hasta que lleguemos a las elecciones municipales, que no hable más de temas municipalistas y, en este caso, de la ciudad de Jaén. Espero que así sea.

Y le voy a decir una cosa. El respeto por las manifestaciones y el respeto por abrazarse a los árboles, besarlos y quererlos, como yo los quiero, y como los quieren todos mis compañeros del Grupo Socialista, no pasa —y eso es lo que usted ha ocultado—, no pasa por entrar en una obra cuando no se tiene autorización, que eso fue lo que hicieron ayer. Esa es la actitud del Partido Popular. Y, por supuesto, claro que hago referencia al señor Fernández de Moya, porque estaba allí, porque es parlamentario andaluz, porque no está aquí y porque es un dirigente de la provincia de Jaén.

Por lo tanto, si ese es el referente que el Partido Popular tiene en la provincia de Jaén, yo tengo mis derechos, todo el respeto político, pero mi derecho a criticarles.

Y miedo, señor portavoz del Partido Popular, porque el señor Fernández de Moya o cualquier otro sea candidato a la ciudad de Jaén, ninguno. A nosotros y a mí, particularmente, el miedo, hace mucho tiempo..., y afortunadamente yo no lo he vivido. Para eso ha habido muchos compañeros de la izquierda, del Partido Socialista y de Izquierda Unida y de la izquierda en general que han trabajado para eso. Por lo tanto, yo, miedo ninguno; en Jaén, miedo ninguno. Espero que, en otros municipios... Le aseguro que miedo ninguno.

Por lo tanto, su falta de respeto hacia esta portavoz que le habla, usted verá, usted sabrá y usted lo explicará.

Y una cosa le quiero decir. No es una cuestión que esté aprobada por la mitad de la ciudadanía o que vea bien la mitad de la ciudadanía y la otra mitad no. O que

nos la hayamos inventado allí, en Jaén. Mire, ustedes, en su programa andaluz, el Partido Popular, en la página 139, cita como uno de los sistemas prioritarios para el Partido Popular el tranvía de Jaén, entre otros, y hablo de Jaén; yo no estoy hablando de Sevilla como ustedes hacen, hablo de Jaén, ¿de acuerdo? Por lo tanto, es una prioridad —entiendo yo—, en su momento, para el señor Arenas. Por lo tanto, el líder para todos los que se presentaron bajo ese programa electoral. Y, por supuesto, es también una prioridad para nosotros, lo llevábamos en nuestro programa electoral. Lo llevábamos en nuestro programa electoral. Y, como ha dicho la Consejería, no contentos con eso, que ya nos sometimos a una decisión popular, se ha ido explicando el proyecto una y otra vez. Porque hemos también tenido que hacer hincapié en la explicación del proyecto, porque nosotros nos dedicamos a explicar muchas cuestiones: en qué va a afectar, cuál va a ser el trazado, cuáles son las ventajas, que las plataformas son totalmente accesibles para las personas con movilidad reducida, que no es contaminante, que es limpio, que es seguro, que es puntual, etcétera, etcétera, etcétera.

¿Y ustedes qué hacen? Decir: «No se suban al tranvía». Una inversión tan importante para la ciudad de Jaén tienen la irresponsabilidad de que, una vez que está puesta en marcha, de que está realmente ahí, trabajando, haciéndose cosas y que, además, es una demanda de los ciudadanos, ustedes dicen: «No se suban al tranvía. Paremos las obras del tranvía. No dejemos que venga esta inversión para la ciudad de Jaén». Eso es lo que ustedes están haciendo. Eso es lo que ustedes están haciendo. Día tras día, impidiendo y machacando un sistema de transporte que en todos los sitios se ve con buenos ojos, menos en la ciudad de Jaén.

Ustedes hablan sobre la viabilidad económica del proyecto. Vamos a ver. Tanto el convenio, como el proyecto, como multitud de debates se han producido no solamente en sede parlamentaria, sino en la ciudad de Jaén. Sus compañeros, concejales de allí, lo saben. Si usted no quiere que yo hable de los concejales del Partido Popular de Jaén, no lo saque usted. Los concejales del Partido Popular tienen pleno conocimiento. Y, si no lo tienen, es porque no acuden a las sesiones, porque no se interesa, porque se les da cita para que vean los proyectos y no van, porque prefieren, en lugar de asistir a un Pleno donde se debaten estas y otras cuestiones importantes para la ciudad de Jaén, pues deciden no ir. Esa es la política que están llevando ustedes a cabo allí, en la provincia de Jaén, allí, en el municipio de Jaén. Eso es lo que están haciendo. Y yo creo que tengo la obligación y, por supuesto, el derecho de venir a contarlo, y usted tendrá el derecho y la obligación a decir lo que le parezca, pero la realidad no es esa: la realidad es que ustedes mienten continuamente, ocultan continuamente e intentan tapar un proyecto de esta envergadura.

Por cierto, para la tranquilidad que... Me lo he apuntado aquí y, luego, se me ha olvidado. El Parque de la Victoria ya no se llama Parque de la Victoria. Afortunadamente, se llama Parque de la Concordia. Sí. Se lo voy a explicar, se lo voy a explicar. Porque ayer, en el Pleno, se cambió el nombre.

Por cierto, también sus compañeros del Partido Popular, hablando de democracia, participación, etcétera, se salieron de una comisión porque se iba a tratar el tema de la adecuación, de los cambios de nombres de calles o plazas, cambios de nombres de calles y de plazas, de acuerdo con la Ley de la Memoria Histórica. Eso también les preocupa, eso también les ofende y, por lo tanto, esa es la actitud del Partido Popular.

Afortunadamente, esto ayer tuvo lugar a las siete o a las ocho de la tarde. Por tanto, era imposible que ni ustedes ni ninguno de aquí supieran que se había cambiado el nombre a ese parque. Pero, bueno, se llamará Parque de la Concordia, un parque por el que, afortunadamente, podremos pasear todos los ciudadanos y ciudadanas de Jaén y podremos disfrutar del tranvía.

Muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Tudela.

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

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Gracias, señor Presidente.

Algunas cuestiones que se han planteado, que con claridad quedaran explicitadas, he de decir que la obra en su totalidad, en su totalidad, la paga la Junta de Andalucía. El Gobierno de Andalucía está comprometido y paga, lógicamente, la ejecución de la obra, la dirección y el control de calidad y los proyectos. Todo eso lo asume en su paga la Junta de Andalucía.

Y tengo que decir también que seguiremos dando pasos para ir al segundo anillo, en relación al sistema tranviario, teniendo también presente todo el plan de servicios de cercanías que estamos trazando, para combinar el transporte colectivo y ofrecer la mejor movilidad al conjunto de la ciudadanía. Y la participación de los ayuntamientos está absolutamente garantizada, porque vamos a trabajar con ellos la respuesta mejor para ese espacio metropolitano de Jaén.

Y he de decirle, señor Raynaud, que yo ya lo sabía. Yo ya sabía que usted iba a ser un viaje rápido desde el tranvía de Jaén al metro de Sevilla y de Málaga. Porque usted no quiere hablar de Jaén. Pero yo estoy aquí para comparecer por el tranvía de Jaén. Cuando

usted quiera, volvemos a hablar del metro de Sevilla y del metro de Málaga. Y, cuando usted quiera, recordamos la desviación de 2.700 millones de euros en la M-30 del Ayuntamiento de Madrid, del ciento por ciento. Desviación pura, cruda y dura. Pero es que no estamos hoy para eso. Aunque le pese o aunque no le guste, vamos a hablar de Jaén. Por lo tanto, no voy a hablar de la Puerta de Jerez, no voy a hablar de Málaga, no voy a hablar de Tussam, porque además no me corresponde. Plántelo en el Ayuntamiento de Sevilla y sean respetuosos aquí. Y no voy a hablar de aquello que no sea tranvía de Jaén.

Yo comprendo que usted haya querido dar un cambio de tercio —hablando en argot taurino— porque le viene muy mal que hablemos del tranvía de Jaén, le viene fatal.

Le hemos contestado a todo, solo que a usted no le gusta lo que le contestamos. Claro, cuando yo le digo: «No, no, no, el presupuesto es global, absolutamente todo, la urbanización está incluida en el presupuesto». Usted: «No me han contestado». Cuando yo le explico una a una las cuestiones que usted había formulado, pues resulta que no le gustan las respuestas porque en el fondo hay una cosa. Yo solo le he hecho una pregunta, y no me la ha sabido explicar. Sencillamente, porque es una barbaridad que se diga que un tranvía que empieza su obra no tiene estudio de seguridad ciudadana. Como es una barbaridad que usted, en vez de decirme «eso es un disparate», pues usted da una larga cambiada y nos vamos a Sevilla, nos vamos a Sevilla.

Esto es lo que dice su partido, su partido, que no tiene estudio de seguridad ciudadana. Y yo le digo que qué es esto, que están ustedes mintiendo, están faltando políticamente a la verdad. Y esto es muy serio, porque esto es jugar con la sensibilidad de la ciudadanía y atemorizarla.

Claro, esto parece habitual en la práctica política del Partido Popular, y, en ese tenor, pues carece de impacto medioambiental. Si ustedes han visto el proyecto y saben que es falso, ¿por qué lo cuentan? ¿Por qué lo escriben? ¿Por qué lo dicen? ¿Por qué?

Y ahora deja usted caer el tema de los restos arqueológicos, que es el único tema, y el tema de los árboles, del que ha hablado en relación a Jaén, y, por tanto, al que yo me voy a referir.

Mire usted, aparte de leer la proposición no de ley que su compañero Fernández de Moya hizo en la Comisión de Cultura, yo le tengo que decir que ahí la Consejería de Obras Públicas es absolutamente sensible con el patrimonio arqueológico que tenemos en todas las ciudades, y aquí hay una resolución de la Delegación de Cultura, de un permiso que ha solicitado la Consejería de Obras Públicas. Ante la aparición de restos, nosotros hemos pedido un permiso para que se nos autorizara la actividad arqueológica preventiva, el control arqueológico de movimientos de tierra para el

sistema tranviario, y tenemos la autorización hecha y están los arqueólogos trabajando. ¿Por qué no dicen la verdad? Si de verdad lo que les interesa es hablar del tranvía de Jaén con seriedad y con rigor, aquí está, y está Cultura interviniendo de manera constante y de manera permanente, haciendo un seguimiento. Aquí está la resolución del 4 de junio de 2009: aquí está.

Y le voy a pedir un favor: No haga trucos en el solitario entre trasplante de árboles y tala de árboles. Los dos empiezan por te, pero son absolutamente distintos y diferentes. No haga usted trampas, políticamente hablando: no las haga. Lo que se tala tiene una respuesta: no van a ser más de 45 y tienen 1.050 árboles de respuesta, es decir, 1.000 árboles más. Los arbustos, distintas especies, que se afectan a lo largo del recorrido, se lo he dicho: son 15.500. Se van a replantar, a plantar. O sea, 15.000 más. No cuestione y no confunda; no confunda, porque yo sé que usted sabe bien la diferencia entre talar y trasplantar, y, por tanto, no utilice datos que no corresponden.

¿Cuál es el problema? Ahora se pone usted a hablar de baronesas, duquesas, marquesas... Lo que usted quiera. Por favor, que usted me esté a mí contando esto, es que... En fin, no deja de ser sugerente para decirle muchas cosas, pero no se las voy a decir, señor Raynaud: le tengo el suficiente aprecio y respeto para no decirle tantas y tantas cosas de que podría hablarle a colación de esta insinuación que usted ha hecho. Pero le diré algo que sí me parece importante en relación al tranvía de Jaén.

Ustedes están en un callejón sin salida, sin salida, si ponen un poco de coherencia a lo que han dicho y a lo que están haciendo.

Punto uno: No al tranvía.

Bien. Su candidato a la alcaldía, ese que usted dice hoy aquí que pone nervioso a no sé quién, está desautorizando a su candidato en las elecciones autonómicas y presidente del partido, el señor Arenas, que, en el programa electoral, incorporó el tranvía de Jaén. El Partido Popular propone, en la campaña electoral de las elecciones de Andalucía, un tranvía en Jaén, y ahora dice el candidato a la alcaldía: «No, señor Arenas, no queremos tranvía en Jaén». Va el señor Arenas al foro de Gaesco y habla del tranvía de Jaén, como del tranvía de Córdoba, como de Málaga, como de Granada, y ahora llegan también a Córdoba —usted, que se va a Sevilla y a Málaga, pues yo de pasada voy a ir pasando por mi ciudad, porque para llegar a Jaén tengo que pasar por Córdoba— y dicen igual: «No al tranvía». ¡Pero si el señor Arenas lo ha propuesto! Entonces, lo que proponía era mentira, era mentira. No hay tranvía, no es verdad la propuesta del señor Arenas, porque ya lo ha desautorizado el candidato a la alcaldía de Jaén.

O sea, que esto es lo que estamos viviendo, esta es la realidad objetiva e innegable, con datos y con

papeles, porque está escrito aquello que yo en estos momentos le estoy manifestando.

Y, en ese tenor, pues podría empezar a enseñarle ciudades —algunas se las he citado con anterioridad— donde ustedes gobiernan. El tranvía es la modernidad, es lo que necesita la ciudadanía, es donde hay que invertir, es lo que hay que realizar, porque es magnífico el tranvía. Qué bueno es para la ciudad de Alicante; qué malo para la provincia, que votan que no; qué bueno es en Murcia, qué bueno en Salamanca. Pero no es bueno para Jaén, porque lo dice el PP. Ya está. O sea, lo bueno y lo malo depende de lo que ustedes digan.

Pues no, señor Raynaud: El tranvía para Jaén es bueno, es positivo para su ciudadanía y genera oportunidades, que parece que a ustedes les dan igual. Ustedes critican, cuando hablamos del empleo, del desarrollo empresarial, nos critican, y cuando generamos oportunidades para el empleo y para el fomento empresarial nos critican también. Conclusión: que nada de lo que hacemos está bien a sus ojos y a su juicio. Pero es que nosotros trabajamos para los ciudadanos, que son, justamente, quienes son los destinatarios de nuestros proyectos, y el tranvía de Jaén se hará realidad más que le pese al PP, porque es bueno para la ciudadanía de Jaén, y lo seguiremos haciendo desde el diálogo, la colaboración y la cooperación con el ayuntamiento de la ciudad.

Y, mientras tanto, otros que hagan lo que quieran. Lo único que yo les pediría es que, por favor, no falten a la verdad, que políticamente no mientan.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Consejera.

Pasamos a la segunda comparecencia que se solicita. Pero, antes de pasar, vamos a hacer una pequeña parada técnica y ahora regresamos.

[Receso.]

8-09/APC-000662. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar sobre la ejecución presupuestaria, en el presente ejercicio, de dicha Consejería, al día de la fecha

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Bueno, señorías, reanudamos la sesión de la Comisión, y lo hacemos con el punto relativo a la solicitud del Grupo Parlamentario Popular para la comparecencia de la excelentísima señora Consejera de Obras Públicas,

a fin de informar sobre la ejecución presupuestaria del presente ejercicio de dicha Consejería.

Señora Consejera, tiene usted la palabra.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Gracias, señor Presidente.

Voy a informar a la Comisión, toda vez que comparezco a petición del Grupo Parlamentario Popular, sobre la ejecución presupuestaria de la Consejería de Obras Públicas y Transportes en el presente ejercicio.

Les explico, señorías, que al objeto de ofrecer la mayor información y claridad en los datos que les voy a trasladar, he de manifestarles que voy a utilizar la información del último cierre contable mensual ofrecido por la Intervención Delegada de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, con datos, por tanto, a 31 de agosto.

Y de manifestarles, señorías, que, a 31 de agosto, la Consejería había comprometido 949 millones de euros, que supone un 75,9% del total de los 1.250 millones de euros que significa el conjunto del capítulo presupuestario de la Consejería. El desglose de esta ejecución por capítulos presupuestarios, como digo, a 31 de agosto es el siguiente:

El crédito comprometido del Capítulo I asciende a 36,9 millones de euros, lo que supone un grado de ejecución del 66,5 sobre el crédito definitivo. Estamos hablando de los gastos de personal.

En el Capítulo II la ejecución en la fase de crédito comprometido era, a 31 de agosto, del 62,7%, con un total de 6,1 millones de euros, sobre un total de 9,7 millones de euros de crédito definitivo.

El Capítulo III, los gastos financieros, presentan una ejecución del 15,6%, con un total de crédito comprometido de 640.844 euros.

El Capítulo IV presenta una ejecución del 74% en la fase de crédito comprometido, con un volumen de 58,3 millones de euros.

El Capítulo VI presenta una ejecución del 73,6% en el crédito comprometido, habiéndose —hasta la fecha del 31 de agosto— comprometido 685 millones, de los 930,9 millones de créditos definitivos.

Y, finalmente, el Capítulo VII presenta un grado de ejecución del 94,8%, con un volumen de 162 millones de crédito comprometido, sobre los 171 iniciales.

Ello supone que, en los gastos de inversión, capital, Capítulos VI y VII, la Consejería cuenta con un grado de ejecución presupuestaria del 76,9%.

Señorías, esta es la síntesis de la ejecución de los distintos capítulos presupuestarios en la fase de compromiso del gasto. Si damos un paso más y medimos la ejecución presupuestaria en la fase de obligaciones de pago, la información que quiero trasladarles es la siguiente: a 31 de agosto, la ejecución del presupuesto

de la Consejería, en la fase de obligaciones de pago, era del 37,6%, habiéndose fiscalizado ya pagos por importe de 469,8 millones de euros. El detalle de la ejecución por capítulos presupuestarios se lo doy a continuación: Capítulo Primero, 66,5%; Capítulo II, 42,7%; Capítulo III, 15,3%; Capítulo IV, 60,1%; Capítulo VI, 34,3%, y Capítulo VII, el 35,8%. El conjunto de estos datos significa que tenemos un nivel de ejecución, Capítulos VI y VII, cercano al 35%.

Hasta aquí les he referenciado el análisis presupuestario por capítulos. Les voy a dar también la información agrupada por los distintos programas presupuestarios de la Consejería, siempre a cierre contable de 31 de agosto.

En el programa 5.1.A, la Dirección y Servicios Generales de la Consejería, el nivel de ejecución en la fase de crédito comprometido era del 65,9% y, en obligaciones de pago, el 53,7%.

En los capítulos de Gastos corrientes, la ejecución ascendía al 63,8%, en cuanto al comprometido, y el 56,4, en cuanto a las obligaciones de pago.

Para los Capítulos VI y VII, Inversiones, la ejecución a 31 de agosto era del 74,8, en la fase de crédito dispuesto, y de un 42,2%, en la fase de OP, Obligaciones de Pago.

En el programa 5.1.B, Infraestructuras y servicios del transporte, cuyo presupuesto supone el 96,1% del total de la Consejería, a 31 de agosto presenta un nivel de ejecución del 76,6%, en cuanto a créditos comprometidos, y un 37,3%, en cuanto a nivel de obligaciones de pago. Los capítulos de gastos corrientes de este programa tienen unas ratios de ejecución del 70,1% y del 61%, respectivamente, en cuanto a lo que se refiere, crédito comprometido y obligaciones de pago.

Los capítulos de gastos del capital tenían un nivel de ejecución del 77,4%, créditos comprometidos, y 34,7%, en cuanto a obligaciones de pago.

Y el programa 8.1.C, De actuaciones integradas, saben ustedes que no tiene gasto corriente, va al presupuesto de inversiones, son 12,2 millones de euros. Al 31 de agosto se había comprometido el 37,9, y asumido obligaciones de pago con un 15,5% del presupuesto total.

Estos son los datos de la ejecución presupuestaria que se extraen del sistema de contabilidad pública de la Junta de Andalucía, según el último cierre contable elaborado por la Intervención delegada de la Consejería de Obras Públicas y Transportes.

Quedo a su disposición para las aclaraciones que estimen oportunas.

Señorías, muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Consejera.

Señor Raynaud.

El señor RAYNAUD SOTO

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

Nos ha aportado usted unos datos últimos, supongo que deben estar..., que los tiene usted en su poder exclusivamente, puesto que, desde luego, lo que es a mi Grupo y el resto, creo, de la oposición, pues, evidentemente, esos datos contables no disponemos de ello. Pero, tomando de alguna manera una de las últimas frases que ha pronunciado usted en la comparecencia anterior de las realidades innegables, voy a procurar también darle o exponerle algunas cuestiones, siempre bajo la realidad innegable de la misma veracidad de los datos que yo dispongo, que son más atrasados que los que usted tiene, pero son los datos aportados, evidentemente, por ustedes, que se referían, en algunos casos, al 30 de junio; es decir, faltaba la realización o la contabilidad de julio y agosto, y, por lo tanto, dos meses menos.

Y en esto yo tengo que empezar diciéndole que, bueno, no cabe la menor duda de que al 30 de junio, pues, en el contexto general de las inversiones reales de la Junta de Andalucía, en el capítulo de inversiones reales estamos a un 19,39, 19,39 del presupuesto inicial contemplado en la totalidad de las consejerías y el conjunto global de las inversiones de la Junta. Sin embargo, en el capítulo de gastos globales, que no el Capítulo VI, pues, el compromiso, obviamente, era mucho más alto, era del 44,16%, en su conjunto.

Pero, bien, de ese primer estadillo global, hay un capítulo, hay un servicio que a mí, pues, me llama la atención, y que usted no ha hecho mención de él en los datos referidos al mes agosto, y que sí me gustaría que me los aclarara. Me estoy refiriendo, exactamente, al servicio 17, los gastos cofinanciados con Feder. Al 30 de junio, el porcentaje de ejecución es el 13,80 sobre el crédito definitivo y el 13,91 sobre el presupuesto inicial. No cabe la menor duda de que si hay una Consejería a la que le afectan de una manera importante, pues, los gastos cofinanciados por Feder, pues, que me comentara si es que usted tiene esos datos de cumplimiento en el mes de agosto. Pero a nosotros, al 30 de junio, nos parece verdaderamente preocupante ese porcentaje tan solo de ejecución presupuestaria del 13,80%.

Mire, en cuanto a los datos que usted nos ha aportado ahora en su Consejería, que luego ha llegado y lo ha dividido por distintos capítulos y servicios, también hay un dato que a mí me gustaría que usted me lo ratificara.

Al 30 de junio, su Consejería estaba en un grado bajísimo de ejecución, 24,69 sobre el presupuesto inicial y 24,67 sobre el definitivo. Pero lo más preocupante es que cuatro puntos por debajo del mismo porcentaje del mismo periodo del año anterior. El año anterior, ese grado de porcentaje estaba en el 28,8%, en ese porcentaje de cumplimiento presupuestario. Por lo

tanto, no cabe la menor duda de que, efectivamente, hay una diferencia ciertamente importante.

Y ese mismo dato se lo voy también a reflejar en el Capítulo VI y en el Capítulo VII, pues, mientras que en el Capítulo VI, al 30 de junio, estábamos en el 22,75 —22,75—, en el mismo periodo del año anterior ya estábamos bajo el 25%. ¿Se sigue manteniendo esta tónica desde junio hasta agosto, en seguir por detrás de los mismos porcentajes del año anterior?

En el Capítulo VII, Transferencias de capital, estábamos en un 19,87 —están al 30 de junio, según mis datos; usted ya lo ha corregido al 31 de agosto—, mientras que el año anterior estaba en el 30,8, hasta 11 puntos por debajo de lo que se iba este año.

Y, por supuesto, sucede exactamente igual en la media entre la suma de inversiones reales y transferencias de capital.

Yo, como usted me dice que yo manejo los datos... Cada vez que le dé algún dato, realidad innegable, y datos de la Consejería. La única diferencia es que yo dispongo de los de 30 de junio y usted me lo has adelantado al 31 de agosto. Y yo se lo agradezco, que usted me lo haya dado el 31 de agosto. Por lo tanto, lo que sí le pido es que, evidentemente, me traslade estas cuestiones, estas dudas que yo le estoy planteando, a finales de junio, a finales de agosto.

Por ejemplo, le voy a decir también, del Capítulo VI, Inversiones reales.

En el estadillo de la suma provincializada respecto al crédito definitivo y las obligaciones reconocidas, una diferencia tremenda, casi de dos puntos y medio en el mismo periodo, el primer semestre del año anterior: 26,5, frente al 28,17. Y exactamente igual ocurre en la sin provincializar.

Por lo tanto, son datos que a mí me gustaría que usted, por favor, me los actualizara, dado que lo ha hecho todo al 30 de agosto.

Igualmente, hay, en el Capítulo VI, y dentro de las distintas aplicaciones, hay una serie de partidas que al día 30 de junio no se acercaban ninguna al 40%. A mí, por lo tanto, sí que me gustaría, aunque algunos de ellos ha llegado usted y los ha mencionado... Por ejemplo, al 30 de junio, los bienes destinados a uso general, el porcentaje de cumplimiento era el 2,15%; en los bienes destinados a uso general, el 32,74%, y, en materia de transporte, el grado de cumplimiento el 27,42. Globalmente, le repito, era el 22,70% al 30 de junio.

Estas partidas, estas aplicaciones, que estaban tan atrasadas al día 30 de junio, ¿siguen estando exactamente al 31 de agosto, o hay ya una homogenización en los distintos capítulos que dan esa media que usted me ha aportado?

Por ejemplo, hoy hemos tenido un debate sobre el tema, hace poco tiempo, de las áreas metropolitanas y de transportes, en concreto en el área de Jaén. Pues, mire, hay una partida, al 30 de junio, que en concreto es

la 76001, que, en materia de transporte, de 18.430.922 euros de crédito final hay cero invertido, cero gastado. El porcentaje es cero. Y eso es al 30 de junio. Esos son datos, evidentemente, suyos. A 30 de junio. Me pregunto si al 31 de agosto eso sigue siendo. Y le pregunto por qué, señora Consejera, en este caso, en materia de transporte, podemos estar con ese dígito del cero por ciento, lo mismo que un porcentaje muy bajo, en materia de transporte, en la financiación de las áreas metropolitanas de Granada, de Málaga, de Sevilla, de Cádiz, etcétera.

Hay una partida especialmente delicada, señora Consejera —y supongo que usted estará de acuerdo conmigo—, que es la aplicación 76000, que son las transferencias en materia de infraestructura urbana a los ayuntamientos. Fíjese que, en la propia memoria del Presupuesto de la Comunidad, esas actuaciones integradas lo definen como objetivo final de este programa en la colaboración con las corporaciones locales andaluzas, mediante la dotación de los medios necesarios para dotar las necesidades más urgentes que puedan tener las corporaciones locales. Con la que está cayendo, con las necesidades que tienen los ayuntamientos, con la crisis financiera que en estos momentos tienen todos los ayuntamientos, nosotros nos encontramos con que el día 30 de junio sobró un crédito inicial de 12.200.000 euros, que no ha sufrido modificación. El grado de grado de cumplimiento, el porcentaje, es el 12,20%. Tan solo se han transferido a las corporaciones municipales 1.448.427 euros. Y repito que es una partida de una especial sensibilidad y que, desde luego, no terminamos de entender cómo puede haber esta, diríamos, falta de ejecución del presupuesto en esta partida tan sumamente importante.

Señora Consejera, supongo que del grado de cumplimiento que usted ha dado al 30 de agosto tendrá también los datos de licitación de las obras en esa misma fecha.

Yo le quiero a usted recordar que, evidentemente, no pueden ser más, diríamos, deprimentes los datos al primer semestre de 2009, no solamente en datos, que, le vuelvo a repetir, son realidades innegables, son datos sacados de su Consejería, donde vemos una paralización importante en el capítulo de licitaciones, bien contrastado con entidades como Seopan, como Ceacop, como Asicap, o, sobre todo, con un dato que verdaderamente es el que más preocupación nos causa: el documento de ustedes, de la Junta de Andalucía, de fecha 13 de febrero, donde, en ese documento para pretender dinamizar y para pretender combatir el desempleo, para afrontar la crisis económica, ustedes se comprometían a licitar, en el primer cuatrimestre, dos mil millones de euros. Compromiso del señor Griñán.

Si usted pone esa cara... Según los datos que tengo, en el primer cuatrimestre, lo realmente licitado...

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Raynaud, tiene que terminar inmediatamente.

El señor RAYNAUD SOTO

—Termino inmediatamente, señor Presidente.

Lo real eran 1.041 millones de euros, una diferencia del 49%. Supongo que usted tendrá los datos; ya que me ha dado también los datos del grado de cumplimiento, también los de la licitación.

Muchas gracias, señor Presidente. Y espero, señora Consejera, que, con todo interés, tomaré nota de lo que usted me indique.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Raynaud.
Señora Consejera.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Señor Raynaud, sabe usted bien que genera dificultad el que usted tenga toda la intervención fraguada a 30 de junio cuando lo que yo le acabo de ofrecer es, como es mi obligación, toda la información a 31 de agosto. Aquí no podemos establecer un diálogo de sordos —y permítame la expresión—, porque usted está hablando del 30 de junio, y yo le he dicho que los datos han cambiado sustancialmente, y se lo he ofrecido. Por lo tanto, las valoraciones, los juicios de valor que usted está haciendo sobre porcentajes que está dando como buenos, sabe que ya no valen. Y, además, usted sabe que la realidad presupuestaria, en cuanto a su ejecución, es viva, que de manera constante cambia; incluso, yo le he dicho de antemano que le daba los datos a 31 de agosto teniendo en cuenta que hoy ya son datos diferentes y distintos.

Por lo tanto, lo que no me puede pedir ahora es que hagamos un debate fuera del tiempo, atrasado. O sea, yo no voy a hablar ahora sobre junio, porque ya estamos en el 31 de agosto. Entonces, si quiere, yo le ofrezco los datos a 31 de agosto y yo vuelvo a la Comisión a debatir; pero vamos a debatir siempre sobre una realidad que usted se empeña en tirar dos meses atrás, o sea, a junio.

Me dice los datos de licitación. Y, además, hay alguna cuestión que sí que le quiero referenciar desde el punto de vista político.

La Consejería ha licitado, a 31 de agosto de 2009, prácticamente mil millones de euros, 998.727.451,43, y usted sabe que estamos, en este momento ya, por

encima, en licitación, del año 2007, año en el que no había crisis. Y usted está referenciando —que no le digo que no sea su obligación— todo a 2008, que sabe que ha sido un año excepcional. O sea, lo excepcional no puede servir como referencia de la normalidad. En normalidad, un año 2009, con una situación de crisis importante, y un año 2007 sin crisis, por encima de 2009 y de 2007... ¿Por qué? Porque hay un esfuerzo y una apuesta del Gobierno de Andalucía en términos de licitación, de adjudicación, de generación de obra, de generación de desarrollo empresarial y de empleo, y eso es así y lo sabe perfectamente, señor Raynaud.

Entonces, no podemos estar debatiendo sobre datos absolutamente ya fuera de lugar, en términos porcentuales, como los que usted está dando.

Y, además —hay una cuestión—, le diré que el programa relativo a la cofinanciación —fondos Feder— está teniendo un comportamiento más o menos exactamente igual que en años anteriores, bastante asimilable a años anteriores; no estamos ante ninguna realidad nueva que nos digan los datos del 31 de agosto.

Y hay otra cosa más.

Cuando usted deja caer, así, de pasada, Seopan...

Bueno, Seopan lo que dice es que Andalucía es la primera comunidad inversora de España, con mucha diferencia sobre las demás. Eso es lo que dice Seopan. En la situación en la que estamos, de dificultad, donde hay una apuesta clara, en términos sociales, estamos en el primer lugar de las comunidades de España con muchísima diferencia en relación con las demás. Por tanto, hagan al menos una valoración positiva de los datos que le está reconociendo Seopan Andalucía.

Y por último, le diré una cosa. Sabe que se ha producido, por parte del Gobierno, una modificación de créditos, porque obligaciones, competencias, en tres actuaciones importantes de la Consejería, concretamente en lo que es el eje ferroviario transversal, el metro de Granada y el tranvía de La Bahía de Cádiz, pues se han pasado las competencias a Ferrocarriles. Eso ha significado que tenemos que llevarnos un volumen que estaba previsto en el Capítulo VI al Capítulo VII. En el momento que llegue el Capítulo VII, en Obligaciones de Pago, estaremos muy por encima del año anterior, de manera que creo que es algo también a valorar a la hora de ponderar las cifras y los datos que yo les acabo de ofrecer y les acabo de dar.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISI—Gracias, señora Consejera.

Señor Raynaud, tiene usted cinco minutos.

El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señor Presidente.

Tres consideraciones previas, señora Consejera.

Primera, usted misma acaba de ratificar el dato de la licitación de los mil millones. Exactamente lo que le he dicho, 1.041. Yo le he ajustado al 41. El compromiso fue de licitar en el primer cuatrimestre 2.000 millones de euros. Ese compromiso, si dice usted que no, dígaselo al señor Griñán que seguía el mismo programa que el señor Chaves. Eso no me lo diga usted a mí, se lo dice usted al señor Griñán. Cuestión primera.

Cuestión segunda. Mire usted, los datos con los que yo trabajo son los que su Consejería ha facilitado a 23 de septiembre del presente año, 23 de septiembre. No podrá usted decir que yo vengo aquí con datos atrasados, 23 de septiembre. Luego si vengo con este dato es porque son los últimos que ustedes han facilitado —23 de septiembre, colgado de la página a la cual tenemos acceso la oposición—. Por lo tanto, permítame que le diga que usted ha pretendido jugar con ventaja al facilitar el 23 de septiembre esos datos y venir aquí con datos de 31 de agosto. Luego, si no podemos debatir, no será por culpa mía, porque yo tenga interés en tener los datos al 30 de junio. Ya me hubiera gustado tenerlos al 31 del 9.

Tercera consideración, señora Consejera. Mire, Seopan... Totalmente de acuerdo. No es el 20%, no es el 20%, el porcentaje de licitación de la Junta. Exactamente es el 19% y algo. Pero lo que no dice usted es que también ha dicho Seopan que, en el mismo periodo del año anterior, la Junta de Andalucía, el porcentaje de todas las comunidades era el 28,85%, ocho puntos menos. ¿Usted ve cómo maneja usted los números que usted quiere? Datos de Seopan: variación menos 8,95%. Luego, le digo que sí, que los datos de Seopan son el 20%; le corrijo, el 19,8% de la totalidad de las comunidades. Pero ha bajado ocho puntos respecto al periodo anterior.

Y vamos a hablar de algunos datos que sean más próximos al día 31 de agosto, para que usted no... ¿Cree usted, señora Consejera, cree usted que la política que se está llevando de licitación, de gestión de la Consejería, en estos momentos, de la Junta de Andalucía...? Teniendo en cuenta el número de paro registrado en la construcción en Andalucía, agosto 2009: 183.202 parados en la construcción en Andalucía, un 60% más que en agosto de 2008 y un 300% más que en junio de 2007, que ha pasado de 59.000 parados a 183.302. Empleo destruido en construcción, datos de EPA: en Andalucía, a 31 de agosto, la diferencia entre agosto de 2008 a 2009, 158.600 empleos destruidos, un aumento del 35,35%. La media en España, el 24,61%, y estamos hablando de datos a 31 de agosto.

Le voy a hablar ahora, señora Consejera, de algunos datos contestados por usted..., vamos, por su Consejería en el mes de septiembre, luego también están actualizados, actualizados. En los dos primeros años del PISTA, red de transporte metropolitano... Entre el tranvía de Sevilla, de Vélez Málaga a Torre del Mar,

Benalmádena y Fuengirola: 7,5 kilómetros hechos en dos años. Son datos suyos con su firma, con su firma. 3.750 metros de tranvía al año. ¿Usted cree que con la que está cayendo en Andalucía, el esfuerzo inversor de la Junta puede ser ese? En los dos primeros años del PISTA, distribuidores metropolitanos, datos de ustedes, 49 kilómetros, 29,5 kilómetros al año.

En carreteras, 338 millones de euros. Si hace usted la diferencia, que luego me lo ratifica usted por escrito, en carreteras de primer nivel, viarios de primer nivel, autovías, 40 kilómetros al año, 40 kilómetros al año. Se han prometido 400, señora Consejera. Vamos a tardar 10 años, 10 años en cumplir los objetivos del PISTA. Esa es una realidad innegable. Yo estoy manejando los datos que usted me ha dado, y además en contestación, en el mes de septiembre. No le estoy a usted dando ningún...

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Raynaud, tiene usted que terminar inmediatamente.

El señor RAYNAUD SOTO

—Termino inmediatamente.

Y, señora Consejera, gestión del presupuesto. Le voy a poner tan solo un ejemplo, un ejemplo. Carretera A-392 Alcalá-Dos Hermanas, 8 kilómetros. Licitación del proyecto... Fíjese bien, licitación del proyecto: 25 de enero de 2005, 25 de enero de 2005. Me parece que hace unos días han adjudicado ustedes la obra. Eso significa que la obra se debería de haber terminado en julio de 2008. Si la obra se empieza en un plazo razonable, en un plazo razonable, seis años y 10 meses para hacer una duplicación de carreteras de ocho kilómetros. Es decir, en hacer un kilómetro de duplicación, 10 meses. O, lo que es lo mismo, cada mes se hacen 90 metros de duplicación de una carretera por parte de la Junta de Andalucía. Datos —realidad innegable— sacados de la información, de la historia de esta obra, desde el proceso de licitación, desde el proceso de licitación al de adjudicación, que me parece que lo han llevado ustedes a cabo hace escasamente una semana o un par de semanas.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Raynaud.

Señora Consejera, para terminar este punto.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Señora Raynaud, hablemos de cifras, efectivamente.

Debiera usted, ya que le interesan —estoy segura de que igual que a mí— los datos que da Seopan, coger los últimos datos que ha dado Seopan. Porque en los que Seopan ha dado hay más de dos mil millones de euros licitados por la Junta de Andalucía. Por lo tanto, el Presidente ha cumplido su palabra, no la ponga más en cuestión. Usted, cuando le interesa, saca los datos retrasados de Seopan, y cuando le conviene saca los adelantados. Depende de cómo le salgan las cuentas, saca unos datos o saca otros. Vamos a ser rigurosos, porque Seopan ha hecho públicos sus datos. Y ahí, desde luego, Andalucía está en el 22,5%; ahí, Andalucía es la primera comunidad autónoma en España, con mucha diferencia a otras comunidades autónomas donde gobierna el Partido Popular. Porque es que de pronto, oyéndole a usted, me he quedado pensando cómo lleva la cifra a un terreno en el que, al final, la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía es la culpable porque no da respuesta a la situación global de crisis en que estamos.

Es que Castilla y León ha licitado 1.000 millones casi menos que Andalucía. Es que lo de Madrid tiene tela. Y lo de Valencia, ya ni hablemos. O sea, que el Gobierno de Andalucía no contribuye a la generación de empleo, siendo la primera comunidad de España en licitación reconocida por Seopan, y sí contribuyen los Gobiernos autonómicos del Partido Popular, que son los que hacen las cosas bien, no invirtiendo apenas nada y quedándose a la cola. O sea, a mí eso no me cuadra. O ustedes reconocen que el Gobierno de Andalucía está haciendo un gran esfuerzo en la situación de crisis global que tenemos, en la situación generada por la crisis financiera y por una serie de circunstancias que hacen la crisis compleja a la hora de abordarla... O ustedes reconocen que aquí hay un esfuerzo inversor hasta el máximo de lo posible, garantizando, además, la política social, ustedes saben que no dicen la verdad, al menos toda la verdad, sí lo saben. ¿O es que yo tengo que deducir, de los datos de Seopan, que no hay ninguna voluntad en la Comunidad Valenciana, que aparece aquí, 349-226, otros 2.000? Y resulta que somos los culpables, el Gobierno de Andalucía, de la situación actual y no damos respuesta. Hacemos todos los esfuerzos, en una combinación de política social y políticas de inversión, que tienen un sentido también de desarrollo, de progreso y de desarrollo empresarial en nuestra Comunidad. Y esto es lo que dicen los datos, esto es lo que dicen las cifras.

Pero, además, ¿usted sabe algo más? Usted sabe que, en el ámbito de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, no solo podemos hablar de lo licitado, no solo podemos hablar de lo comprometido, no solo

podemos hablar de las obligaciones de pago, sino que tenemos que hablar de aquello que está vivo, y vivo significa proyectos en marcha. Y es que, continuamente, la realidad en la Consejería es cambiante, y tenemos más de tres mil millones de euros vivos que se van produciendo y sucediendo en los distintos estadios hasta su culminación. Esa es la realidad, usted la sabe. Usted sabe que en una Consejería como Obras Públicas, donde no ha habido —y le niego la mayor— ninguna paralización, todo lo contrario, impulsos de proyectos, la realidad la dan los datos de Seopan, por una parte, el nivel de licitaciones, por otra, las obligaciones de pago contraídas, por otro, y todos los proyectos vivos que hay, porque la realidad va a ir a más, y usted siempre utiliza lo mismo en la Comisión y en el Pleno.

Los datos del PISTA, mire usted, también sabe que los datos que está utilizando son en relación a la evaluación del PISTA de 7 de agosto, no estamos a datos actualizados de septiembre, porque eso lo ha sacado usted de la primera reunión que tuvimos en la Comisión. Sí, sí, se la hemos trasladado, ¿sabe por qué? Porque somos claros y transparentes. Yo le estoy diciendo que no tenemos nada que ocultar. Nosotros hemos presentado a la Comisión de Seguimiento del PISTA, con los empresarios y los sindicatos —por cierto, que lo han evaluado positivamente—, lo que significa un tiempo muy cortito del PISTA, y, resultante de esos datos, la realidad de hoy, que la realidad es cambiante en el día a día, es totalmente diferente y distinta. A ver, usted que lo sabe, no vaya continuamente al pasado, porque eso también, eso también...

Le quiero recordar una cosa —yo no le he interrumpido a usted, pero no importa que me interrumpa—, fíjese, le quiero recordar una cosa: hay una Comisión de Seguimiento del PISTA, porque el PISTA es un plan producto de concertación social, y en esa Comisión están los empresarios y los sindicatos, y daremos cuenta de la evaluación del PISTA donde corresponde, que es en el Parlamento, pero en la Comisión de Seguimiento están los firmantes de la concertación social. Entonces, no quiera usted estar en todas partes, señor Raynaud, tranquilidad y sosiego, porque no se puede querer estar en todas partes.

Concertación social, sindicatos y empresarios. Con ellos evaluamos. ¿Y dónde damos cuenta? En sede parlamentaria, donde reside la soberanía popular.

Por tanto, señor Raynaud, las afirmaciones que está usted haciendo no responden a la verdad ni a la realidad. Más de dos mil millones de euros, más de dos mil millones de euros, reconózcalo, por lo menos, que no lo digo yo, que no lo dice la Consejería, que lo dice Seopan, Seopan. Entonces, el Presidente del Gobierno de la Junta de Andalucía ha cumplido su compromiso con esta Comunidad. Éramos los primeros, seguimos siendo los primeros; ahora, con más ventajas en términos de licitación.

8-08/POC-000458. Pregunta oral relativa a la mejora de la carretera A-344, entre Rute y el cruce con la A-45, en Encinas Reales

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Consejera.

Terminado el segundo punto del orden del día, pasamos a las preguntas con ruego de respuesta oral en Comisión, y empezamos con la del Grupo Socialista, relativa a la mejora de la carretera A-344, entre Rute y el cruce con la A-45, en Encinas Reales.

Para formular la pregunta, tiene la palabra, por el Grupo Socialista, el señor Cebrián.

El señor CEBRIÁN PASTOR

—Muchas gracias, señor Presidente.

Señora Consejera, la construcción de la autovía A-45 ha mejorado considerablemente las comunicaciones entre la Costa del Sol y el interior de nuestra Comunidad, fundamentalmente con la ciudad de Córdoba y también con los municipios por los que transcurre.

Los efectos positivos de esta infraestructura afectan al conjunto del territorio, pero también a otros municipios que, sin estar en el entorno de la autovía, pues se encuentran a una distancia razonable. Entre estos municipios está el caso del municipio de Rute, que se comunica con la autovía A-45, a través de una carretera autonómica, la A-344, una carretera que se construyó en su día sobre el camino que utilizó para la construcción del envase de Iznájar, que presentaba un trazado irregular, también un firme deteriorado, y fruto de esa situación fue la iniciativa de la Consejería de la Junta de Andalucía de mejorar esta carretera, una mejora para la que se iniciaron las obras hace algún tiempo. Y mi pregunta va dirigida, señora Consejera, a conocer el estado actual de las obras en esta carretera.

Muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Cebrián.

Señora Consejera.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Gracias, señor Presidente.

Señoría, le diré que, como bien ha referenciado, la carretera A-344, de Rute a Encinas Reales, pertenece, precisamente, a la red intercomarcal de la red autonómica de carreteras de Andalucía y, efectivamente,

constituye el principal acceso a Rute desde la autovía, de la A-45, Córdoba-Málaga.

Las actuaciones de acondicionamiento se están llevando a cabo en el desarrollo de lo que significa el Plan MAS CERCA, dentro del objetivo de mejorar la accesibilidad a la red de gran capacidad de los distintos núcleos de población. Las obras se iniciaron en junio del 2008, el plazo de ejecución es de veintiún meses, y, desde luego, lo que le puedo decir es que, en este momento, las obras están muy avanzadas y, sobre todo, quiero subrayar y señalar, en relación a la preocupación que su señoría puede tener, que los restos arqueológicos que se han hallado en lo que significa el desarrollo de la obra, en el diálogo permanente que se mantiene con Cultura, pues, significa que no ha habido ninguna paralización de las obras, que se sigue trabajando, que se hacen a buen ritmo, con absoluta normalidad, que las obras están dentro de los plazos previstos y que, desde luego, vamos a terminar también en el plazo previsto de obras porque, cuidadosos con la realidad arqueológica, también se constata en la relación con Cultura que no es un elemento que vaya a paralizar nada, sino que vamos a continuar con el mismo buen ritmo, los mismos plazos y vamos a terminar a tiempo. De manera que hay un conjunto de actuaciones hechas y, desde luego, vamos a seguir en la actuación, con coordinación expresa de Cultura, para que no haya ni un solo problema

Tranquilidad plena y total con esta obra, que se lleva a cabo en virtud del desarrollo del Plan MAS CERCA.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Cebrián.

El señor CEBRIÁN PASTOR

—Muchas gracias, señora Consejera.

Como usted bien ha planteado, la mejora de esta carretera está incluida en el Plan MAS CERCA, pero yo recuerdo que fue una propuesta que el anterior Presidente de la Junta de Andalucía hizo en el municipio de Rute hace algunos años. Y la verdad ese que, cuando el Presidente Chaves hacía esa propuesta, ese planteamiento, en el municipio de Rute, hubo algunos que, como siempre, intentaron descalificarlo y dijeron que nunca se haría.

Yo creo que el tiempo nos coloca a cada uno en nuestro sitio. La obra, como usted bien ha planteado, está bastante avanzada y se está haciendo, lógicamente, pues, mirando por los intereses generales de los ciudadanos, no solo en lo que se refiere a mejorar la comunicación, sino también en respetar esos restos arqueológicos, que se respetan, como los medioambientales, en todos los sitios, y con el mismo criterio, que es el de proteger nuestro patrimonio arqueológico o nuestro patrimonio medioambiental.

Lo que pasa, señora Consejera, es que somos conscientes de que esta carretera va a jugar un papel muy importante en el desarrollo futuro del municipio de Rute, fundamentalmente porque Rute —y usted lo sabe bien— está haciendo una apuesta muy importante por promocionar su sector turístico y la mejora de la comunicación, sobre todo con la Costa del Sol, pues les abre nuevas e importantes expectativas a los ciudadanos de Rute. También mejora las comunicaciones de un municipio que, no siendo de la provincia de Córdoba, como es Cuevas de San Marcos, pues también va a ver considerablemente mejorada sus comunicaciones, en la medida en que se va a poder acceder, por Encinas Reales, también a la autovía A-45.

Portanto, nuestra preocupación, siendo conscientes de que la obra se está ejecutando con normalidad, porque hace poco tuvimos la oportunidad de visitarla, y también siendo conscientes de esa preocupación por preservar los restos arqueológicos, para disipar cualquier duda que también alguien últimamente estaba intentando sembrar de manera, pues, como siempre, poco afortunada.

Nada más, y muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Cebrián.

Señora Consejera.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Gracias, señor Presidente.

Efectivamente, por parte alguien, se había querido sembrar incertidumbre sobre esta obra, y debe de quedar claro que la obra sigue a buen ritmo, que se cumplen los plazos, que ni se ha parado ni se va a parar, que trabajamos de la mano de Cultura y que vamos, en su ejecución, con toda celeridad porque sabemos la importancia que tiene de comunicación con un nudo excepcional, como es la A-45, que nos lleva también a encontrarnos con la A-92.

Muchas gracias.

8-09/POC-000072. Pregunta oral relativa al Ave Huelva-Sevilla

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Consejera.

Pasamos a la siguiente pregunta con ruego de respuesta oral en comisión relativa al Ave entre Huelva y Sevilla, del Grupo Popular, y para formularla tiene la palabra la portavoz de este grupo, la señora Sacramento Villegas.

La señora SACRAMENTO VILLEGAS

—Muchas gracias, señor Presidente. Señora Consejera.

¿Tiene conocimiento el Consejo de Gobierno de los plazos de las obras del Ave Sevilla-Huelva hasta su entrada en servicio?

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Sacramento.
Señora Consejera.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Como sabe, señoría, la obra es una obra del Ministerio de Fomento, y ha sido el propio Ministerio de Fomento el que ha hecho públicos todos y cada uno de los plazos de ejecución a través de la contratación de todos y cada uno de los proyectos necesarios para llevarla a cabo.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Consejera.
Señora Sacramento.

La señora SACRAMENTO VILLEGAS

—Señora Consejera, el Ministerio de Fomento ha adjudicado los proyectos de los tramos de la línea de alta velocidad a Huelva; pero detalla los puntos de cada tramo, detalla el presupuesto de adjudicación, detalla la empresa adjudicataria y detalla la longitud. Pero ¿de los plazos? Porque de los plazos no dicen absolutamente nada, al menos en la documentación, en la información que a nosotros nos consta.

Mire, señora Consejera, era allá por el año 2000—ya ha llovido— cuando el entonces Ministro de Fomento anunciaba la conexión de Sevilla y Huelva por alta velocidad, por Ave. Año 2000. Pocos avances, por no decir ninguno, se han producido en un proyecto que la señora Ministra, tan eficiente, Magdalena Álvarez, excluía antes de dejar la cartera de Fomento del amplio

grupo de capitales de provincia que quería estuviesen conectadas por alta velocidad en 2012.

Fuentes del Ministerio han destacado que Fomento quiere que España se convierta en el país que más kilómetros de alta velocidad tenga, alrededor de unos tres mil, aproximadamente, y, señora Consejera, ni uno de ellos para Huelva, a la que solo se ha hecho referencia por parte del ex Presidente, el señor Chaves, refiriéndose al Ave Sevilla-Faro-Huelva. Al día de hoy, el proyecto de alta velocidad a Huelva ha tenido que pasar, señora Consejera, por tres legislaturas, dos gobiernos diferentes y varios planes de infraestructuras.

El Ave Huelva-Sevilla se inició, como todos sabemos, en la etapa de Aznar, cuando se hizo el estudio informativo, se entregó a Medio Ambiente el estudio para evaluar su impacto y se firmó, por parte de Fomento, la Consejería de Obras Públicas, Renfe y el Ayuntamiento, un acuerdo para acoger la llegada del Ave, prevista para 2007. Se produjo, desgraciadamente para los onubenses y para todos los andaluces, el cambio de Gobierno y el inicio de la era Zapatero, y la señora Álvarez, tan eficiente ella—vuelvo a repetir—, se cargó todo el trabajo que había hecho.

Aun al día de hoy, algunos dirigentes del Partido Socialista tienen la desfachatez política de, para salir al paso cuando se les pregunta sobre los plazos, que no conocen porque no existen, de tirar balones fuera, echando culpa del retraso al Gobierno del Partido Popular.

Señora Consejera, igual que usted cuando era Alcaldesa de Córdoba exigía para los cordobeses las mejoras para su ciudad, esta diputada onubense, que ha vivido desde el primer momento la noticia de la llegada del Ave a Huelva, ilusionada primero y decepcionada después, como el resto de los onubenses, le solicita que asuma el compromiso de exigir a Fomento, de una vez por todas, que cumpla. La Junta de Andalucía debe demostrar para el Ave a Huelva el mismo entusiasmo que el señor Chaves, el desaparecido señor Chaves, demostró cuando anunció el Ave a Portugal. Tienen ustedes la obligación de defender los derechos de los andaluces, en este caso de los onubenses, y demostrar en Madrid su influencia para que de una vez por todas se construya el Ave a Huelva. Mucho nos tememos que, después de salir con la noticia de que nos iban a rebajar la alta velocidad a un tren de segunda, lo que quieren es meter el proyecto del Ave a dormir el sueño de los justos.

Por ello, señora Consejera, dé la cara ante Fomento por los onubenses. Ya está bien del mismo discurso año tras año: estamos desesperados de esperar y esperar. Y repito: el mismo interés que demostró el señor Chaves con el Ave a Portugal y los puentes a Punta Umbría, que anunció a bombo y platillo en las municipales y que me parece a mí que van por el mismo camino que el Ave, esperamos que demuestre el Gobierno andaluz, con usted al frente, para exigir al Gobierno de Zapatero

lo que ya por justicia nos corresponde: unos plazos y un inicio en las obras del Ave. ¿O no nos ha llegado aún la hora, señora Consejera?

Aunque mucho me temo —y acabo— que tendremos para largo, a la vista del borrón que el Estado ha hecho de la estación del Ave y de la Nacional 435 en el proyecto de ley de los Presupuestos Generales del Estado, que dejan a Huelva en la cola de la inversión.

Muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora Consejera, para terminar esta pregunta.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Me sorprende, señoría, la desinformación que tiene para decir que el señor Chaves está desaparecido, y es Vicepresidente del Gobierno de España. Me sorprende esa afirmación. Está encontrado y trabajando por España y por Andalucía.

Y, en ese sentido, también le tengo que decir que, desde luego, si hubiera sido por el Partido Popular, es que ni se hubiera hablado del Ave Huelva-Sevilla: no hubiera existido nunca. Incluso ahora sus homónimos portugueses quieren borrar el Ave desde Huelva a Portugal en la conexión que España puede tener. Si es que, cuando se muestran en esencia pura, se les ven todas las intenciones. Y, en ese tenor, y en ese sentido, pues yo le tengo que decir que el Ministro de Fomento adquirió un compromiso con el Presidente de la Junta de Andalucía, que ha cumplido, en la reunión que mantuvo. Y es que el 16 de junio de 2009 se ha adjudicado la redacción de los proyectos constructivos, y esa redacción de proyectos constructivos tiene el plazo de doce meses. Pero es más, el 23 de septiembre de 2009 se ha adjudicado redacción de estudios complementarios de apoyo a la dirección y coordinación de esos proyectos constructivos, justamente en la línea Sevilla-Huelva. ¿Qué quiere decir esto? Que estamos trabajando, porque hay una apuesta del Gobierno de Andalucía en lo que significa el eje transversal, la cohesión interna, la cohesión territorial andaluza y la salida hacia fuera, y trabajamos desde el diálogo, desde la colaboración y la cooperación, sabiendo exigir al Gobierno de España que cumpla sus compromisos, y el Ministro de Fomento lo ha cumplido y hay que subrayarlo, porque estamos en un momento en el que los proyectos ya se están redactando; proyectos, lógicamente, que se harán realidad. Cuando se comiencen a ejecutar los proyectos que ahora se van a redactar y comiencen las obras, tampoco les gustará, también tendremos las dificultades habituales que hay en este tipo de cosas

con el Partido Popular. Pero tuvieron tiempo de hacer el Ave Sevilla-Huelva y no lo hicieron, porque no era para ustedes una prioridad.

Para nosotros lo es y vamos a demostrarlo, después de los proyectos, con la ejecución de la obra, y estará, como siempre, a la altura que debe estar, el Gobierno de la Junta de Andalucía.

8-09/POC-000424. Pregunta oral relativa al nodo logístico del Campo de Gibraltar, Cádiz

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Aguilar.

Figura en el orden del día la pregunta de Izquierda Unida referente al puerto de Barbate..., de Tarifa, perdón, que la vamos a posponer hasta la finalización de este punto del orden del día. Si finalmente no estuviera presente ningún diputado de Izquierda Unida, pues no se sustanciaría. Y pasaríamos a la pregunta con ruego de respuesta oral en Comisión relativa al nodo logístico del Campo de Gibraltar, en Cádiz, que formula el Grupo Parlamentario Socialista y que lo hace a través de su portavoz, la señora Cuenca Cabeza.

Tiene usted la palabra.

La señora CUENCA CABEZA

—Gracias, señor Presidente. Señora Consejera.

El Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía, aprobado en septiembre de 2008, supone un instrumento para mejorar la cohesión territorial y la sostenibilidad ambiental. Dentro del PISTA, el transporte de mercancías y todo lo asociado a las actividades logísticas adquieren un papel fundamental en la organización y funcionamiento del sistema productivo.

Pero, además, debemos alcanzar una satisfactoria integración en los mercados nacionales e internacionales, como pone de manifiesto el propio PISTA, y, para ello, la mejora del sistema de transporte de mercancías debe favorecer la competitividad de nuestra economía. En base a esto, señora Consejera, la Junta, la Junta de Andalucía, hace una apuesta decidida por los nodos logísticos, y, en este caso, en concreto, con el nodo logístico del Campo de Gibraltar. Se hace absolutamente necesario, para mantener las cuotas de mercado, el mejorar el sistema de abastecimiento y distribución de mercancías que llegan a través de un puerto, el puerto de Algeciras, considerado como una pieza estratégica para el conjunto del sistema de transportes de Andalucía.

Por tanto, señora Consejera, tanto el Gobierno central como el autonómico tienen en marcha varios proyectos para reforzar las infraestructuras de la zona. Y me estoy refiriendo, lógicamente, a Isla Verde exterior, a la zona de actividades logísticas del Campo de Gibraltar, a la antigua Nacional IV, a la variante de la A-369, que pronto se inaugurará, así como la electrificación de la línea Algeciras-Bobadilla. Todos conocemos, señorías, que el nodo logístico del Campo de Gibraltar se organiza en torno al puerto, siendo este el de mayor volumen de mercancías transportadas de España y uno de los más importantes de Andalucía, por su posición estratégica, lógicamente.

Asimismo, podemos destacar que la zona está dentro del eje prioritario de la red transeuropea Algeciras-Madrid-París, lo que debe ampliar el ámbito de influencia del nodo.

Por todo lo anteriormente expuesto, señora Consejera, a mi grupo, al Grupo Parlamentario Socialista, nos gustaría conocer cuáles son las actuaciones y proyectos previstos en el nodo logístico del Campo de Gibraltar.

Muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Cuenca.
Señora Consejera.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Gracias.

Señoría, como sabe bien, la ZAL Bahía de Algeciras está asociada al puerto de la Bahía de Algeciras, en torno, precisamente, al cual se organiza ese nodo logístico Campo de Gibraltar.

Y, desde luego, coincidimos plenamente en que ese nodo logístico tiene una situación estratégica de primer orden y, por tanto, de total y absoluta prioridad para el Gobierno de Andalucía y para el Gobierno de España por la confluencia en él del Mediterráneo y el Atlántico, y por su ubicación estratégica entre Europa y el norte de África.

En ese sentido, la zona de actividades logísticas de Algeciras es un proyecto promovido, como bien sabe su señoría, por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, por los Ayuntamientos de San Roque y Los Barrios, el Consorcio de la Zona Franca de Cádiz y la Agencia de Innovación y Desarrollo de Andalucía. Esa área logística asociada al puerto Bahía de Algeciras, que es uno, si no el más importante, del

Mediterráneo, cuenta con una terminal ferroviaria del eje Algeciras-Madrid-París, que tenemos que decir que es un elemento esencial y fundamental desde la perspectiva de futuro. Y por eso, precisamente, ese corredor central-atlántico estamos ya promoviendo desde la Asociación de Red Transpirenaica, donde Andalucía está trabajando junto con la Comunidad de Aragón, junto con la Comunidad de Castilla-La Mancha, junto con Madrid, para dar fortaleza a todo ese eje que se presenta como de extraordinaria importancia para el desarrollo económico de todo el Campo de Gibraltar, para el desarrollo económico de Andalucía, para la generación de empleo y para cumplir uno de los objetivos estratégicos que nos hemos marcado, que es el transporte de mercancías y que, por tanto, la intermodalidad se haga realidad y cada vez más tengamos transporte de mercancías vía ferrocarril, frente al transporte de mercancías vía carretera que tenemos en la actualidad casi de forma exclusiva.

En ese sentido, le hemos dado una prioridad total en las intervenciones que estamos llevando a cabo. Y estamos hablando de un área que tiene una superficie de 292 hectáreas, que a su vez se divide en cuatro áreas sin continuidad espacial, y tenemos en El Fresno el núcleo central logístico y comarcal de la ZAL, donde sabe que se ha finalizado la urbanización de todo el sector, que se encuentra en fase de comercialización de parcelas, y que además se está construyendo en él —de manera muy avanzada está ya— un edificio de oficinas y de servicios, que pronto va a concluir. Y además hemos aprobado una inversión de 16,5 millones de euros, en la junta general de accionistas y el consejo de administración de la ZAL, para finalizar el sector de El Fresno y continuar la primera fase del área de Guadarranque.

En ese sentido, también tengo que decirle que, al principio del año en que estamos, se ha firmado la cesión de 9.000 metros cuadrados a dos empresas campogibaltareñas, lo que va a suponer una inversión de nueve millones y medio de euros, y sin lugar a dudas, pues, generación de empleo y mayor desarrollo empresarial. Y también en San Roque, con sus 120 hectáreas, se ha aprobado definitivamente el planeamiento sectorial y urbanístico, y se están llevando a cabo en la actualidad las obras de urbanización de una primera fase de 40 hectáreas, que a principios de 2010 van a finalizar.

Y respecto a los sectores de El Cañuelo y Cortijo Grande, hablamos de 130 hectáreas. Ya sabe que se han configurado a conciencia como áreas —digamos— de reserva de la ZAL, de cara a ir, a medio plazo, haciendo una ampliación de esta zona logística de primera magnitud e importancia en todo lo que es no solo el Campo de Gibraltar sino en el corredor central atlántico y lo que será el futuro corredor del Mediterráneo, que llegará hasta Algeciras.

8-09/POC-000715. Pregunta oral relativa a la situación de los accesos a Motril, 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, esta relativa a la situación de los accesos a Motril, en Granada.

Para formularla, tiene la palabra su portavoz, en representación del Grupo Popular, señor Rojas.

El señor ROJAS GARCÍA

—Muchas gracias, Presidente. Con su venia.

Señora Consejera, ¿qué valor le merece el retraso de la ejecución de la segunda fase de la ronda sur de circunvalación, y en general los accesos a Motril, competencia del Gobierno andaluz? Y, ¿qué medidas hay previstas para agilizar la ejecución del proyecto, que corresponde, según convenio firmado entre Junta de Andalucía y Ayuntamiento de Motril?

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Rojas.
Señora Consejera.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Sí.

Señoría, espero que la propuesta del ayuntamiento de cambiar el trazado y proponer uno alternativo no tuviera la voluntad de venir ahora a sede parlamentaria y decir que el proyecto se retrasa. Estamos a la espera en la Consejería de la respuesta del ayuntamiento.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Consejera.
Señor Rojas.

El señor ROJAS GARCÍA

—Gracias, señor Presidente.

Señora Consejera, señorías, lo primero que quiero hacer es agradecer a mi grupo, el Grupo Popular, la oportunidad que me da en esta Comisión para defender los intereses generales de Motril, de mi municipio, en

unos temas tan importantes como son las comunicaciones y los accesos.

Realmente, señora Consejera, aunque usted se ha incorporado hace poco al cargo, bien sabrá, por la documentación de que le habrán facilitado, que los accesos a Motril están pendientes desde hace diez años. Está toda la prensa, la opinión pública, una cargada hemeroteca, que dice exactamente lo que yo estoy ahora hablando: que hace diez años, ni más ni menos que diez años, en los presupuestos de la Junta de Andalucía se consignaron partidas para hacer los accesos a Motril. Y uno, pues, no puede entender que una Administración con un gran presupuesto, como es la Junta de Andalucía, tarde diez años en poner en marcha unos accesos para una ciudad de más de 60.000 habitantes que merece esos accesos y que, sin duda, los necesita todos y cada uno de los días. Cada día de retraso es un día perdido para el progreso y para el desarrollo de Motril, y, en general, de la costa de Granada. No puede ser que una ciudad tan importante, que es el eje de la costa de Granada, en servicios y en muchas más cosas, tenga los accesos retrasados de la forma que los ha tenido, repito, desde hace diez años.

Durante este tiempo, en el año 2005, mucho tiempo después de que se consignaran las primeras partidas presupuestarias para ejecutar los accesos a Motril, la Junta firma con el Ayuntamiento un convenio a través del cual se establecen una serie de compromisos por parte de Junta y por parte de Ayuntamiento. Esos compromisos por parte de la Junta no se han cumplido aún en su totalidad. Y digo que no se han cumplido porque llevan un retraso espectacular. Y nuestra obligación, la suya y la mía, es que la Administración funcione rápido. Porque un servicio público que se demora diez años es un servicio público de baja intensidad y de baja calidad. Lo que le pedimos, en esta iniciativa parlamentaria, es información, pero también voluntad política para que esa obra se agilice lo antes posible.

En el año 2005, como le decía, señoría, se firma un convenio que aún está pendiente. Se inicia el segundo tramo de la ronda sur, en un proyecto que comienza en el año 2007, y donde GIASA se equivoca. La empresa pública de la Junta de Andalucía se equivoca y pone el trazado en unos terrenos que no eran los que el Ayuntamiento había cedido. ¿Qué ocurre? Pues que hay un retraso espectacular. Pero lo más grave de esto, lo gravísimo, es que la empresa pública de la Junta de Andalucía, GIASA, tarda la friolera de dos años en iniciar la modificación del trazado, que es lo que usted ahora refiere que se le ha pedido al Ayuntamiento. El Ayuntamiento, ya en Junta de Gobierno —y se lo adelanto—, esta semana pasada ha dado su visto bueno, su conformidad a la modificación que nos propone GIASA, pero lo importante es que esa modificación empiece a ejecutarse, se licite el proyecto y se ejecute cuanto antes, porque, si no, habremos perdido muchísimo tiempo.

Lo que le quiero decir, señoría, es que necesitamos plazos, es que necesitamos que la obra comience cuanto antes. Ustedes hablan de poner en marcha obra pública para combatir el desempleo. Nosotros estamos de acuerdo. Pero la realidad es que en los últimos seis meses, la licitación de obra pública ha caído al 40%. No queremos que ocurra eso en Motril ni en ningún sitio de Andalucía; queremos que, cuanto antes, comiencen esas obras.

Ya tiene el visto bueno del ayuntamiento para la modificación de un proyecto que fue un error de la Junta de Andalucía y de GIASA. Pero ha sido un error mucho más mayúsculo el dejar que pasen dos años sin modificar ese proyecto.

Por consiguiente, a lo que le emplazo, y ya concluyo, es a que en lealtad, en colaboración, haciendo las cosas como se tienen que hacer, olvidando el pasado y mirando hacia el futuro, podamos comenzar esta obra cuanto antes, porque la realidad no es que aquí discutamos entre una Administración y otra; la realidad, señorías...

[Fallo en la grabación.]

Motril necesita esos accesos cuanto antes, para poder crecer y para poder desarrollarse.

Por lo tanto, esa es nuestra petición.

Muchas gracias por su atención, señorías.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Rojas.
Señora Consejera.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Sí.

Señoría, me resulta, cuanto menos, curioso que usted diga que olvidemos el pasado, y solo habla del pasado. Usted ha estado hablando de un convenio del año 2002, que se cumplió por parte de la Consejería, con un tramo ejecutado. Después hablamos de un convenio del año 2005, que se hace una propuesta de trazado, a la que el ayuntamiento dice que no. Y hemos llegado hasta aquí. El ayuntamiento, también, en ese convenio, tenía obligaciones, y tampoco está cumpliéndolas en los plazos. De manera que mejor que seamos prudentes en las afirmaciones, que no vayamos a afirmaciones fáciles porque yo estoy convencida de que a usted, lo mismo que a mí, lo que nos preocupa hoy, hoy, aquí, ahora y mañana, es responder a las necesidades de la ciudadanía de Motril, que es, justamente, lo que queremos desde la Consejería. Por eso hemos sido sensibles a lo que se nos ha planteado por parte del ayuntamiento.

Por eso se ha sentado la Viceconsejera a hablar con el ayuntamiento, por eso se han buscado una respuesta y una solución, y por eso hemos hecho un proyecto con un nuevo trazado y lo hemos remitido al ayuntamiento para su información, proyecto en el que estábamos de mutuo de acuerdo. Recibiremos el OK, luz verde, del ayuntamiento y procederemos.

Es decir, que si usted no quiere mirar al pasado porque quiere hablar de futuro, no empiece a hablar aquí de diez años, a dar datos que no obedecen a la realidad. Además, como ha llegado usted ahora a la Comisión, tampoco conoce lo que hemos hablado con anterioridad, de los datos últimos que ha dado Seopan. Sigue con la letanía de los datos antiguos, que ya el otro día también en el Pleno los leyó, y seguimos hablando del 40% de caída de no se qué, cuando lo que dice Seopan es que Andalucía es la primera Comunidad en licitación, con diferencia, con mucha diferencia, sobre todas las demás.

Deje las cantinelas hechas, deje las lecciones aprendidas del pasado, y, si usted quiere hablar de futuro, hablamos. De un futuro que yo, desde luego, la propuesta que le realizo es de lealtad institucional y de diálogo permanente para hacer realidad la obra. Mientras no haya lealtad, es difícil que se pueda dialogar y, sobre todo, que se puedan concluir las obras en los plazos que hemos previsto en el nuevo trazado.

8-09/POC-000779. Pregunta oral relativa a la ampliación del puerto de Tarifa

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Consejera.

No estando presente ningún portavoz...

Ah, es que se había escondido usted detrás del diputado Rojas y no le veía.

Por lo tanto, estando usted presente en la sala, naturalmente, damos curso a la pregunta que tenía formulada y que se había establecido por el procedimiento de máxima actualidad, relativa al puerto de Tarifa.

Señor portavoz de Izquierda Unida, tiene usted la palabra.

El señor GARCÍA RODRÍGUEZ

—Gracias, señor Presidente.

Señora Consejera, el proyecto de ampliación del puerto de Tarifa se está desarrollando o tramitando con escasa transparencia e información sobre sus

contenidos concretos. Lo cierto es que está generando inquietud en una parte importante de la sociedad tarifeña, y esta inquietud y esta tensión social la entendemos innecesaria si hubiese una información transparente y adecuada. Ha derivado, incluso, en agresiones físicas y verbales, que no son deseables, en ningún caso.

Aunque sea, en principio, algo que parte de la autoridad portuaria de la bahía de Algeciras, de alguna manera, dependiente del ente Puertos del Estado, pero también dependiente de la Junta de Andalucía, y siendo, de alguna manera, una infraestructura que afecta al territorio andaluz y al conjunto de las comunicaciones andaluzas, y al transporte andaluz, que sí es competencia directa de su Consejería, nos gustaría saber, en función de la información de que dispone, en qué fase de tramitación, en qué estado se encuentra la tramitación del citado proyecto y cuál es, fundamentalmente, la valoración y la posición del Gobierno de la Junta en relación con dicho proyecto.

Muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor García.
Señora Consejera.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Gracias, señor Presidente.

Esta es una actuación que lleva a cabo el Ministerio de Fomento, pero le diré que, para el Gobierno de la Junta de Andalucía, el puerto de Tarifa tiene una extraordinaria importancia, teniendo en cuenta su actividad comercial, pesquera y náutico-deportiva, y además con un espectacular incremento en los tráficos, en los últimos años, en lo que respecta a viajeros. Hemos pasado, del año 2003 al año 2008, de 170.000 a 1.300.000 viajeros, un potencial extraordinario importante el que tiene el puerto de Tarifa, al que tenemos que dar respuesta a las necesidades en términos portuarios, en términos de excelencia y calidad de los servicios que queremos prestar.

Y la Junta de Andalucía ha hecho justamente lo que tenía que hacer, cuando hablamos de una inversión de 200 millones de euros, que respeta el Parque Natural del Estrecho y donde la Consejería de Medio Ambiente, en su momento la Junta de Andalucía, emitió un informe para que el Gobierno de España, desde el Ministerio, requiriera estudios complementarios desde una sensibilidad extraordinaria, desde la perspectiva ambiental.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Consejera.
Señor García.

El señor GARCÍA RODRÍGUEZ

—Sí. Gracias, señor Presidente.

Señora Consejera, aunque no ha sido excesivamente explícita, quiero entender de sus palabras que es favorable a la ampliación del puerto de Tarifa. Lo digo porque usted ha hablado del puerto de Tarifa, que nadie duda de su importancia, en su situación actual y en sus condiciones actuales, pero aquí de lo que estamos hablando es de un megapuerto, de un proyecto de ampliación, que evidentemente puede tener un impacto negativo sobre, precisamente, algunas de las cuestiones que usted ha mencionado como importantes para el desarrollo del municipio. En concreto, sobre la calidad turística, sobre la industria que hay relacionada con el avistamiento de cetáceos y la propia industria turística, etcétera, etcétera.

A nosotros nos gustaría un posicionamiento global del Gobierno de la Junta de Andalucía, y, desde luego, lo que conocemos hasta este momento no es una excesiva coordinación entre las distintas consejerías, ni siquiera entre los distintos Ministerios. Por ejemplo, sabemos que hay un documento de la Dirección General de Costas, del Ministerio de Medio Ambiente, que recomienda que la remodelación del puerto sea la mínima posible y que aproveche al máximo las infraestructuras existentes, pues considera excesiva, al menos en primeros borradores de proyecto, la ocupación de terrenos ganados al mar, especialmente en una zona tan sensible medioambientalmente.

Pero es que la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía ha emitido documentos donde considera que no existe información suficiente acerca de las especies o comunidades de interés de la zona, ni sobre la susceptibilidad de impacto por parte de las mismas en la ejecución de este proyecto. Así mismo, entiende que, por los cambios que podría haber en las intensidades y direcciones de las corrientes marinas y afección a bienes de interés cultural terrestre, alteración de las características de las aguas, etcétera, pues parece que el proyecto no goza, en principio, del informe favorable de la Consejería, en este caso, de Medio Ambiente.

Por su parte, la Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía también ha emitido reparos, en el sentido de que el proyecto no ha tenido en cuenta el informe acústico. Tampoco considera el entorpecimiento que generarían las obras y la propia infraestructura sobre las actividades pesqueras, la construcción y el funcionamiento de la nueva estructura, que además

provocaría una gran turbidez de las aguas, que, entre otras cosas, afectaría a la captura del atún.

Señora Consejera, no está tan claro el tema. No están tan claros los beneficios. Le puedo dar un dato también, y es que la realidad del pasaje, la realidad del pasaje en el puerto de Tarifa, en el año 2008, fue de 372.000 pasajeros menos que lo previsto inicialmente por el informe de la autoridad portuaria de la bahía de Algeciras, que sirve para justificar este proyecto. Por tanto, desde aquí nos preocupa. Queremos manifestar nuestra preocupación por la descoordinación que hay entre departamentos y consejerías del mismo Gobierno, y, bueno, porque quizás veamos en su Consejería una apuesta por lo megalómano, por una gran obra que, entendemos, no valora suficientemente los costes e impactos negativos en otras actividades y en otros sectores relativos al puerto de Tarifa.

Muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor García.

Para terminar, señora Consejera.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Gracias, señor Presidente.

Le referenciaba, señoría, que esta es una obra que lleva a cabo el Ministerio de Fomento, y que la Junta de Andalucía, el Gobierno de Andalucía, ha hecho, justamente, lo que tenía que hacer: valorar lo que significa esta obra desde el punto de vista del desarrollo portuario, del desarrollo en términos de empleo para todo el Campo de Gibraltar y de la generación de oportunidades. Y, además de eso, hemos hecho algo más, que es normal que lo haya puesto de manifiesto en el momento adecuado la Consejería de Medio Ambiente, y es que se ha pedido que se hagan estudios complementarios, que se están realizando, porque han sido contratados, además, a tres universidades andaluzas, la de Cádiz, la de Málaga y la de Sevilla, y se ha consensuado el alcance de esos estudios complementarios con la Delegación Provincial de Medio Ambiente de Cádiz y la dirección del Parque Natural del Estrecho.

Hablamos de un puerto que no toca el parque natural, que tiene otros elementos medioambientales sensibles, y por eso se han planteado los estudios complementarios y se ha pedido a tres universidades andaluzas que los realicen y los lleven a cabo.

Desde esa perspectiva, hemos cumplido con nuestra obligación: hemos mostrado nuestra sensibilidad desde el punto de vista ambiental y, lógicamente, estamos

atentos a la resultante de los estudios complementarios que se están realizando y que se están haciendo. Mientras tanto, mejor no poner adjetivos calificativos, porque, en este caso, cada una de las consejerías ha puesto de manifiesto aquello que entraba dentro de sus competencias. Lo ha observado en el momento procedimental adecuado y oportuno, según la legalidad, y, ahora, sobre esas observaciones realizadas se está actuando.

Eso es lo que le he venido a manifestar, señoría, sabiendo que luego, además, van a seguir debatiendo, en el marco de la Comisión, una proposición no de ley sobre la que los grupos parlamentarios van a tener la oportunidad de fijar su posición. Pero el Gobierno ha hecho el trabajo que debía hacer en todas y cada una de las consejerías: ha exigido y ha solicitado lo necesario y, ahora mismo, en términos de estudio complementario, se están realizando.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Consejera.

Finalizado el orden del día de la parte de control al Gobierno, suspendemos durante un minuto la Comisión para que la señora Consejera pueda abandonar la sala.

Muchas gracias.

[Receso.]

8-08/PNLC-000267 y 8-09/PNLC-000307. Proposiciones no de ley relativas a la construcción de una variante en Villanueva de Córdoba

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Reiniciamos el debate en el punto número cuatro, de proposiciones no de ley, y lo hacemos con el debate agrupado de las siguientes iniciativas: la del Grupo Popular, relativa a la construcción de la variante de Villanueva en Córdoba —variante en Villanueva de Córdoba—, y la del Partido Socialista relativa a la variante sureste en Villanueva de Córdoba.

Para iniciar el debate, tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular, señor Fuentes Lopera.

El señor FUENTES LOPERA

—Muchas gracias, señor Presidente. Señorías.

El pasado 9 de octubre de 2008 mi grupo parlamentario, a través de la Alcaldesa de Villanueva de Córdoba, planteaba una proposición no de ley que yo creo que es un clamor popular en toda la zona de Los

Pedroches y la zona norte de Córdoba, ¿no? El único objetivo que persigue esta proposición no de ley era la construcción de una variante que una la A-421 y la A-423, muy importante para el desarrollo del colectivo agrícola y ganadero de Villanueva de Córdoba y toda la zona de Los Pedroches, así como para un mejor y más rápido acceso a lo que es la gran aspiración de esa zona, de Los Pedroches y la zona norte, que es la parada del Ave, tan ansiada y tan reivindicada, reivindicada por todos los sectores sociales de la zona, ¿no? Y eso es lo que pretendía, como digo, esa proposición no de ley.

Como saben sus señorías, el único eje de comunicación norte-sur en Córdoba de competencia autonómica es la A-421, que comunica las localidades de Adamuz y Villanueva de Córdoba. Esa es la salida natural, señorías, de la zona norte de Córdoba a la Nacional IV. Esta vía, que ha aparecido en multitud de planes y que necesita de una mejora, con un nuevo trazado, sin embargo, no cambia la situación de entrada a Villanueva de Córdoba; una gran aspiración que presupuesto tras presupuesto se viene reclamando en la Junta de Andalucía y que no se ha conseguido realizar. A través de esta carretera, señorías, se accede también a lo que es el gran anhelo de muchos ciudadanos y ciudadanas de la zona, que es el Ave en Villanueva de Córdoba.

Yo creo que su puesta en servicio requiere que con toda celeridad se realicen los trabajos que se solicitan y la variante que se pide en esta proposición no de ley. También viene justificada por las nuevas instalaciones que estaba construyendo la cooperativa de Villanueva de Córdoba San Miguel, una variante que va a facilitar que esa vía le dé mucha más salida y sea infinitamente mucho más eficaz al desarrollo industrial y cooperativo de la zona.

En definitiva, señorías, nos consta que, en marzo o abril, porque la Alcaldesa nos lo ha puesto de manifiesto, ya se han iniciado los estudios técnicos de esa variante, y así lo hizo público la Delegada de Obras Públicas y Transportes en el año 2009, y lo que sí pedimos, señorías, es que se agilicen, independientemente de que existe un trámite burocrático, pero que se agilicen, para ver si puede llegar esa variante, o por lo menos en lo posible, al último cuatrimestre de 2010, que es cuando se prevé que se construyan las instalaciones, según Adif, de la nueva estación y apeadero del Ave en Villanueva de Córdoba.

Señorías, como es un trabajo que ya se está realizando, y ya los estudios técnicos se están realizando, que ya hay empresas que están pendientes de solicitar el acceso a la información de esos estudios técnicos, aquí lo que procede, señorías —y eso es una propuesta *in voce* que yo hago, o después se la haré también al Grupo Socialista, que va a defender una iniciativa más tardía pero con los mismas inquietudes y con las mismas reivindicaciones que la que planteamos—, es que se estudie la posibilidad de impulsar otra

variante, que es la de Adamuz-Pozoblanco. Yo creo que eso cerraría el anillo de Villanueva de Córdoba y aceleraría la distancia y los tramos entre Pozoblanco, los ciudadanos que vienen de Pozoblanco para la futura parada del Ave. Eso es una enmienda añadida, que yo propongo *in voce* a mi iniciativa y que puede también suscribir el portavoz del Grupo Socialista. Yo sé que hay un problema presupuestario, que 2010 no va a ser un presupuesto expansivo. Pero sí, por lo menos, contemplar esa posibilidad de que se realice un segundo enlace en la carretera que une Adamuz con Pozoblanco, para, como digo, intentar que las personas y ciudadanos que vengan de Pozoblanco tengan un acceso mucho más directo hacia esa futura parada del Ave que tanto anhelan y tanto piden, por justicia, los ciudadanos de la zona norte de Córdoba.

Muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Fuentes.

Por el Grupo Socialista, señor Cebrián.

El señor CEBRIÁN PASTOR

—Muchas gracias, señor Presidente. Señorías.

Abordamos, como decía el señor Fuentes, el debate de dos iniciativas, una del Grupo Popular y otra del Grupo Socialista, sobre un mismo tema, y yo creo que sobre la base de una preocupación que compartimos de manera singular en esta actuación, y yo creo que también de manera colectiva en el conjunto del territorio.

Es verdad que la iniciativa del Grupo Popular está registrada antes, pero también es verdad que cuando el Grupo Popular la prioriza y la trae a esta Comisión, es en el mismo momento que el Grupo Socialista. Y probablemente lo hace, y yo se lo agradezco al Grupo Popular y al señor Fuentes, pues, como consecuencia de un debate que tuvimos en esta Comisión hace cuatro semanas. En la anterior Comisión es en la que el Grupo Popular planteó también la variante, en carreteras autonómicas, de un municipio próximo como era el municipio de Pozoblanco.

Y quiero recordar a sus señorías que en el debate de esa iniciativa, yo planteé que entendíamos que, sin negar la necesidad de esa actuación en el municipio de Pozoblanco, que ya tenía una variante muy importante que daba respuesta a los problemas fundamentales en el entorno del municipio, yo planteé que existían otras prioridades que considerábamos más importantes en el entorno del territorio, y probablemente en otras zonas del territorio de la Comunidad Autónoma. Y, efectivamente —y por eso digo que le agradezco al señor Fuentes, del Grupo Popular que las hayan planteado—, esas prioridades estaban cerquita de Pozoblanco. Estaban

en Villanueva de Córdoba, y se referían a la variante de la carretera... Que siempre nos liamos, nos hacemos siempre un pequeño lío con los números de las carreteras, porque, en todo el eje, pasó de llamarse la A-420, y ahora es la 422, la 423 y la 424. Pero, en realidad, tanto usted como yo hemos cometido un pequeño error porque la carretera, tanto desde Villanueva dirección Cardeña, como desde Villanueva dirección Pozoblanco es la A-424.

Pero, en cualquier caso, creo que es importante que abordemos este debate porque resuelve problemas importantes de comunicación en el territorio, y sobre todo porque tiene un objetivo, y es concluir ese conjunto de actuaciones en las que, desde el Ministerio de Fomento, desde la Consejería de Obras Públicas, desde la Diputación provincial, desde la mancomunidad de municipios y también desde los colectivos y ciudadanos de la zona, se viene trabajando para hacer posible, a la mayor brevedad —todos creemos que un horizonte razonable sería el de finales del próximo año— que se establezca una parada de trenes en la línea de alta velocidad Madrid-Córdoba-Sevilla.

Como sus señorías saben este fue un compromiso que el Grupo Socialista llevó en su programa electoral —la primera iniciativa que trajimos a este Parlamento fue relacionada con este asunto—, y, fruto de ese impulso político y ciudadano, pues se firmó un convenio el pasado día 19 de febrero en el que se contemplaban una serie de actuaciones, por parte de la Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas, como es la mejora del tramo de la carretera A-421, entre Villanueva de Córdoba y el cruce con la Córdoba 5100, y también otra serie de compromisos por parte del Ministerio de Fomento, la mancomunidad de municipios y también los colectivos. Pero, de alguna manera, quedaba por resolver esto que hoy planteamos: el dotar a Villanueva de Córdoba de una ronda, la ronda sureste, que permitiera mejorar la conexión de la A-421 con lo que es ese eje que es la 424.

El señor Fuentes lo ha planteado. Se están planteando ya... Se están iniciando los estudios, y lo que planteamos tanto un grupo como otro, con distinta redacción, es, lógicamente, que se impulse todo el proceso, no solamente en la fase de redacción de los estudios informativos, sino también los proyectos técnicos y la ejecución de obras, la construcción de la variante sureste en Villanueva de Córdoba.

Nos gustaría, con independencia de la valoración que podamos obtener de manera singular o colectiva sobre el estado de las actuaciones de infraestructuras en el conjunto de la Comunidad, que pudiéramos coincidir en más ocasiones porque creemos que más allá de la percepción particular, hay, afortunadamente, en muchas ocasiones, temas en los que coincidimos.

Por mi parte nada más. Y muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señorías, no está presente el Grupo de Izquierda Unida, que le correspondería... No está presente en la sala. No sé dónde está este señor. Por tanto, la Mesa entiende que ha sido hecha la exposición por parte de los dos portavoces, y que no hay opción a réplica, y pasamos al siguiente punto del orden del día.

[Intervención no registrada.]

No. Un minuto, no.

Eso lo tramitan ustedes con la Mesa, al acuerdo al que hayan llegado, y, en ese sentido, establecemos el procedimiento de votación.

De todas maneras, ha llegado el portavoz de Izquierda Unida y... no interviene.

Por lo tanto, le pido que les solicite a los dos portavoces que si existe la posibilidad de establecer un texto conjunto que evite la votación individual de las dos iniciativas, si fuera posible, que lo trasladaran a la Mesa.

8-09/PNLC-000288. Proposición no de ley relativa a la ampliación del puerto de Tarifa

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente proposición no de ley, relativa a la ampliación del puerto de Tarifa, que presenta el Grupo Parlamentario Popular.

Tiene la palabra, su portavoz, el señor Ramos Aznar.

El señor RAMOS AZNAR

—Señor Presidente.

Mi grupo trae aquí, en el día de hoy, una medida de impulso, una medida de impulso en relación con un proyecto, sin duda, también, emblemático, no solamente para Tarifa, sino para El Campo de Gibraltar y la provincia de Cádiz. Y un proyecto, además, que es un proyecto que quiere la ciudad de Tarifa, que quiere la provincia, y que además, mayoritariamente, lo quiere la sociedad civil de la provincia. Y, sin duda, un proyecto, este de la ampliación del puerto de Tarifa, que produciría un importante impacto social y económico para la calle...

[Rumores.]

Por favor, es que no puedo hablar, no me puedo concentrar.

Gracias.

Un importante impacto social y económico para la zona. Así se desprende del informe de la Universidad de Cádiz, que habla de que, en el horizonte de 2015,

este ambicioso proyecto de ampliación portuaria implicaría una carga de empleo del orden de los dos mil puestos de trabajo directos e indirectos, sin olvidar, sin duda, la carga de trabajo importante que implicaría la construcción de esta ampliación portuaria.

Pero, sin duda, el resultado final tiene que ser el de la creación de una gran área económica para canalizar tráfico, actividad económica, y fundamentalmente incrementar esa cifra, superior ya a un millón, en cuanto al tráfico de pasajeros en la relación de articulación Unión Europea-España con Marruecos. Pero en paralelo, señorías, yo creo que este proyecto, que sin duda tiene una clara vocación empresarial, tiene también una focalización muy clara para la propia ciudad de Tarifa, porque, en paralelo, posibilitaría en el puerto actual un importante desarrollo náutico, deportivo y pesquero, que pondría en valor, sin duda, el turismo de calidad, el turismo, sin duda, medioambiental de la zona de Tarifa. Y esa nueva dimensión, a través de ofrecer una amplia oferta náutico-deportiva, serviría también para solventar uno de los problemas que tiene el turismo en nuestra tierra, que es el de la estacionalidad. Y, sin duda, la implantación de actividades de este tipo, como serían las náutico-deportivas —un puerto deportivo, para entendernos— fijaría a gran parte de esa población visitante, y, en paralelo, también, crearía un gran espacio lúdico y comercial, que, sin duda, serviría para revitalizar la economía de una comarca, de una población, que, sin duda, no es halagüeña en estos momentos. Por tanto, yo creo que estamos ante una iniciativa, en la cual se pretende una ampliación portuaria que implicaría el pasar a seis atraques, en un nuevo puerto adyacente al anterior en situación este, y, como decía antes la propia Consejera, en suelos, en terrenos que no tienen vinculación con el Parque del Estrecho, suelos que ya se planteaban de reserva portuaria, mucho antes de la existencia y declaración del propio puerto, y eso permitiría, esa línea de nuevos seis atraques implicaría intensificar la línea del Estrecho, desde luego serviría para descongestionar también la masificación, en cuanto al uso del puerto de la bahía de Algeciras, para la operación de tránsito de los trabajadores, fundamentalmente marroquíes, desde sus lugares de trabajo en Europa hasta su residencia en Marruecos, y, desde luego, también posibilitaría, también dentro de esa campaña de intentar incrementar y fijar ese turismo residencial, apostar también por un turismo, en este caso un turismo de calidad, porque posibilitaría la escala de pequeños barcos cruceros de pasajeros. Y, en paralelo a eso, este nuevo puerto serviría también para dinamizar la actividad económica, desde la perspectiva de que se permitiría el flujo comercial a través de los dos atraques previstos para buques rolón de transportes de mercancías por carretera.

Por tanto, yo creo que estamos ante un proyecto ilusionante, un proyecto que, sin duda, puede marcar

una proyección en un mejor futuro para el Campo de Gibraltar y para Tarifa. Y es evidente que este proyecto puede y debe ser compatible con la protección del medio ambiente.

Se ha dicho en una pregunta anterior, se ha reconocido por la Consejera de Obras Públicas, es evidente que existen reservas en cuanto a disposiciones a adoptar en materia medioambiental, pero no es menos cierto, no es menos cierto que la configuración última de este proyecto y la que resulte, desde luego, tiene que tener un objetivo fundamental, y ese objetivo fundamental es algo que comparte el Partido Popular, que es perfectamente posible el poder compatibilizar la actividad, en este caso comercial, de progreso, de desarrollo, sin duda, con el medio ambiente.

Por eso, señoras y señores diputados, una medida simple y llanamente que no pretende condicionar, y que lo único que pretende es que, de igual forma que la sociedad tarifeña, que el Ayuntamiento de Tarifa, la Diputación Provincial de Cádiz, los agentes sociales y económicos de la provincia de Cádiz han hecho una clara apuesta, sin duda, una apuesta de futuro, que puede ser una realidad en 2015, yo creo y cree mi Grupo que este Parlamento, de igual manera, tiene que mostrar también su apoyo al impulso de esta iniciativa, por supuesto resolviendo todas y cada una de las cautelas medioambientales que se estime oportuno que hay que asumir, pero en ningún caso, en ningún caso, no prestar un apoyo a un proyecto que —repito— va a representar un antes y un después para la población de Tarifa y el Campo de Gibraltar.

Muchísimas gracias, señor Presidente.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Ramos Aznar.

Señor García, en nombre del Grupo de Izquierda Unida.

El señor GARCÍA RODRÍGUEZ

—Gracias, señor Presidente.

Dos reflexiones, de carácter general, ante esta proposición no de ley, hechas, por supuesto, desde el máximo respeto.

En primer lugar, constatar cómo es curioso que lo único que en estos momentos puede unir en España a los dos partidos, prácticamente enfrentados en el ciento por ciento de las ocasiones, son los intereses relacionados con el cemento. En este momento, el Partido Popular y el Partido Socialista coinciden, por fin, en una cosa, qué curioso que sea una gran obra, que sea una gran infraestructura de cemento, de la cual se van a beneficiar, evidentemente, en primer lugar, las grandes empresas constructoras.

La segunda reflexión que se nos ocurre, porque no ocurre solo o no pasa solo en este proyecto de la ampliación del puerto de Tarifa, sino que pasa en bastantes otros, es que, en lugar de comenzar dando la información, abriendo el debate y construyendo opinión social poco a poco, con la participación de todo el mundo, se generan expectativas exageradas, o de 2.000 puestos de empleo. Me recuerda a los 5.000 que iban a venir a Puerto Shery, en El Puerto de Santa María, que es donde está. Se generan expectativas exageradas de empleo y, además, bueno, se parte del hecho de que esto se va a hacer y hay que hacerlo, se presenta un poco como hechos consumados, porque, como ha reconocido la propia Consejera hace un momento, parece que la decisión está tomada y que, bueno, lo que queda es venderlo. Porque, claro, la decisión está tomada y lo que ha hecho la Junta es encargar unos informes a tres universidades, y, bueno, se parte del hecho, se parte del supuesto de que los tres informes ya van a ser favorables, lo cual enlaza con una nueva concepción de la universidad que tiene que ver con una universidad que investiga o informa, pagada por determinados intereses o por determinados promotores, que, evidentemente, sin poner en ninguna duda o sin dudar en ningún momento de la objetividad de las tres universidades andaluzas, está claro que quien paga, manda. Y quiero dejar esto claro: nadie admitiría que a un juez que está decidiendo en un litigio determinado entre dos partes le pagara una de las partes. Y esto es lo que está ocurriendo: aquí hay una apuesta exagerada, decidida, por parte de la autoridad portuaria de la bahía de Cádiz, que paga a tres universidades, en cuyos informes parece ser que se van a basar para tomar una decisión que también está decidida. Aquí hay un problema de método, hay un problema conceptual, y es que se da por supuesto que los posibles impactos, sobre todo medioambientales, del proyecto de ampliación del puerto de Tarifa van a tener solución. Bueno, habrá que verlo. Y habrá que valorar si el impacto negativo medioambiental es de la entidad suficiente para que los beneficios compensen o no compensen ese impacto medioambiental y sus consiguientes consecuencias.

Efectivamente, son tres o cuatro los argumentos de las personas favorables a la ampliación del puerto..., bueno, personas, algunas de las cuales —no creo que sean representativas—, que, poco más o menos que al grito de viva España, han agredido a un artista, el señor Pérez Villalta, que se declaró públicamente en contra del puerto, y ha sido agredido. No voy a establecer relaciones con ningún partido político, aunque parece que podría haberlas, pero, desde luego, esta situación viene como consecuencia de la falta de información y, sobre todo, de dar por supuesto que, ocurra lo que ocurra, esto hay que hacerlo y se va a hacer. Ni siquiera se tiene la precaución intelectual de esperar a esos informes encargados.

Bien. Decía que son prácticamente tres, cuatro argumentos los que se emplean para justificar esta megaobra. En primer lugar, que no hay ningún problema medioambiental. Pero, bueno, ya se han tenido que reconocer informes de Costas con reparos, incluso negativos, que la Consejería de Medio Ambiente plantea sus dudas y que hay una seria preocupación en el sector pesquero, y especialmente en el sector almadrabero, que luego todos decimos defender. Pero nos importa un comino la turbidez de las aguas, los efectos claramente impredecibles de una obra de estas características. Estamos hablando, creo recordar, de que son..., no sé ahora mismo si son exactamente 62 hectáreas —62 campos de fútbol, para entendernos— lo que se quiere ampliar el puerto de Tarifa. Y más en una zona sometida a corrientes, como la del Estrecho, supone un impacto ambiental importante, que no se conoce, pero ya se da por supuesto que el puerto hay que hacerlo, y que hay que hacerlo cuanto antes. Y se presiona a las universidades para que saquen un informe, por supuesto, favorable, cuanto antes. Es decir, aquí se paga al juez y después se dice: «Oye, pero el juez ha dicho...». Mire usted, el juez está pagado por usted. Yo no dudo de la objetividad de nadie, pero esa es la realidad.

Bien. Por tanto, tenemos muy serias dudas sobre el impacto medioambiental y sobre el impacto marítimo. Se habla de 2.000 puestos de trabajo. Hay un estudio económico que, bueno, se limita a subrayar los efectos beneficiosos, que parte de unas proyecciones muy optimistas que, de momento, el primer año de la proyección es 2008, ya se han venido abajo; es decir, ha habido nada menos que 372.000 pasajeros reales menos de los que decía el estudio que justifica el favorable impacto económico del puerto de Tarifa.

Se habla de los beneficios de la desviación de la operación Paso de El Estrecho, cosa que es muy discutible, en primer lugar porque es una cuestión meramente estacional —y ya me dirán si, para una vez, dos meses al año, tres meses como mucho, merece la pena una ampliación de este calibre—; se habla de dos mil puestos de trabajo, y se somete a la población de Tarifa, y a la sociedad de Tarifa, a un chantaje de que, si no queréis la ampliación del puerto de Tarifa, no vais a tener un puerto deportivo, que sí sería en cantidad, en extensión y en superficie, y tamaño reducido, una ampliación razonable, o una salida razonable que ayudaría y potenciaría lo que hoy por hoy es el principal sostén económico de Tarifa, que es la industria turística, Tarifa como pueblo y Tarifa como elemento cultural, Tarifa como elemento que ofrece la posibilidad al visitante de asomarse a su historia, a su patrimonio arquitectónico y a su patrimonio como ciudad; que también se pueden ver afectados por el puerto, porque no hay que olvidar que un megapuerto de estas características significa

un incremento del tráfico rodado importantísimo por el casco de Tarifa.

Por tanto, pedimos seriedad; pedimos que, antes de tomar la decisión, se haga el análisis; pedimos que se actúe bajo un principio de precaución, es decir, ante una duda sobre el serio impacto que puede tener desde el punto de vista de las corrientes, desde el punto de vista medioambiental, bueno, no se tomen decisiones sin tener la seguridad. La carga de la prueba está, en este caso, en que puede afectar negativamente al medio ambiente y en que puede afectar al propio puerto y al litoral tarifeño por la vía de los efectos sobre las corrientes.

Y pedimos, por favor, que no se haga demagogia con los puestos de trabajo. Esos dos mil puestos de trabajo generados no se los cree ni *el Tato*, valga la expresión. Mire usted, dos mil puestos de trabajo es sumando, sumando y sumando todo lo de la obra, y, además, extendidos a todo el Estado español, porque ahí se suma todo, no son dos mil puestos de trabajo que vayan ni para Tarifa ni para el Campo de Gibraltar.

Por tanto, desde aquí vamos a oponernos, por supuesto, a esta propuesta, que lo que viene, en el fondo, es a denotar cierta intranquilidad. Se quiere meter prisa, se quiere que empiecen las obras antes de que se conozca realmente el efecto; se quiere evitar el debate social, si no, en algunos casos —no es el caso seguramente del señor Ramos Aznar, ni del Partido Popular—, en algunos casos a bofetadas, metiendo miedo a la gente que está en contra, y, en otros casos, mediante «venga, vámonos que nos vamos, que lo hagan, y que lo hagan ya»; que no dé tiempo a reaccionar, para que esto sea una obra más donde los que van a salir beneficiados van a ser, no el pueblo de Tarifa ni la comarca del Campo de Gibraltar, sino las grandes empresas constructoras —una vez más se apuesta por un modelo de cemento para el desarrollo de Andalucía—, y posiblemente, en alguna medida, también por una cuestión de mero ahorro de costes, las navieras que realizan el trasbordo de pasajeros entre África y España.

Mientras tanto, proyectos importantes que servirían para dotar a Tarifa de las necesidades que tiene —por el mismo coste, se podía dotar a Tarifa de una depuradora, que no tiene depuradora Tarifa a estas alturas, de una estación de autobuses, de un nuevo instituto, de la ampliación del centro de salud: con el mismo dinero se podría dotar a Tarifa de todo esto—, mientras tanto, proyectos realmente importantes como puede ser el enlace permanente, a través del Estrecho, entre Europa y África, siguen durmiendo el sueño en el cajón de los justos.

Izquierda Unida pide que conste en acta su posición a esta proposición no de ley, que, por tenernos que ausentar, probablemente no podamos expresar con el voto. Pero políticamente nuestra posición ha quedado clara.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor García.

Le corresponde el turno al Grupo Socialista, y tiene la palabra la señora Cuenca Cabeza.

La señora CUENCA CABEZA

—Gracias, señor Presidente.

Yo no sé ya ni por dónde voy a empezar, desde luego, con esta proposición no de ley.

Mire usted, las primeras palabras van dirigidas, por parte de esta portavoz que les habla y en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, a los miembros de la Mesa y al portavoz de Izquierda Unida, al señor García. Yo creía que esta reflexión la iba a hacer el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, puesto que la iniciativa es suya; pero, como no lo ha hecho en su primera intervención, lo voy a hacer yo.

Desde mi grupo político, desde luego, no entendemos cómo la Mesa ha calificado esta pregunta como una pregunta de máxima actualidad o de urgencia. Esto se llama, desde luego, oportunismo, señorías. Tengo que decirle que mi grupo también tenía una iniciativa en este sentido, que no habíamos registrado todavía; pero, como está en el orden del día la que propone el Partido Popular, pues nosotros, desde luego, vamos a hacer nuestras aportaciones a esta iniciativa en este debate, y no aprovechar los mecanismos del Reglamento para intentar colársela yo no sé a quién, o quizás para justificar alguna postura rara que tiene, o contradicciones que tiene, el portavoz de Izquierda Unida en este sentido.

Por tanto, esas eran mis primeras palabras a la Mesa y al portavoz de Izquierda Unida, y ahora me voy a centrar, como no podía ser de otra manera, en el posicionamiento de mi grupo con esta iniciativa.

Desde luego, lo ha dicho también el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, que es una iniciativa que afecta al municipio de Tarifa directamente, e indirectamente al Campo de Gibraltar. Se trata, señorías, de la ampliación del puerto de Tarifa, un puerto que ha pasado de ser el tercero en tráfico de pasajeros, por detrás del de Algeciras y Barcelona, pero también hay que añadir, señorías, que es el segundo en tráfico de vehículos, solo detrás de Algeciras. Estamos hablando —lo ha dicho la Consejera en su intervención— de 1,3 millones de pasajeros y más de doscientos setenta mil vehículos.

Hasta el mes de agosto de este año, la línea Tarifa-Tánger se ha incrementado, respecto a 2008, en 13,24%, y, además, esta cifra se alcanza pese a que durante el periodo de la operación Paso del Estrecho el puerto de Tarifa suspende los embarques por falta de capacidad de las infraestructuras.

Desde el Grupo Parlamentario Socialista entendemos que la ampliación del puerto de Tarifa será un revulsivo para el Campo de Gibraltar, y, desde luego, así lo dice el estudio de evaluación de impacto económico que ha realizado la Universidad de Cádiz.

Señorías, en ese sentido, el estudio habla de un impacto total, como bien decía el portavoz del Grupo Popular, el señor Ramos Aznar, de más de mil novecientos puestos de trabajo directos o indirectos, y, si eso no es importante para Tarifa, que lo explique el portavoz de Izquierda Unida.

A esto podemos sumar los efectos derivados de las nuevas actividades comerciales de la dársena deportiva, con más de trescientos cincuenta atraques. Hablamos, señorías, por tanto, de un proyecto limpio, un proyecto que no se refiere a la ampliación de un puerto como el de Algeciras, que es un puerto industrial, como ustedes bien saben. Está claro, señorías, que esta ampliación supone que el puerto de Tarifa y el de Algeciras sigan siendo aún más competitivos, sobre todo porque justo enfrente está situado el puerto de Tánger Med.

Asimismo, el proyecto de ampliación del puerto de Tarifa se desarrolla fuera de los límites del Parque Natural del Estrecho, y se apoya en una franja de costa, dentro de una zona de servicios del puerto tarifeño, que desde el año 1998 tiene adscrito un uso de reserva para el desarrollo de infraestructuras.

Como todos sabemos, señorías, el año pasado la autoridad portuaria Bahía de Algeciras envió el proyecto de ampliación del puerto al Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, para que emitiera preceptiva declaración de impacto ambiental; proyecto al que posteriormente se han solicitado —como así decía la Consejera en su intervención anterior— estudios biológicos complementarios por la proximidad del parque natural y de la isla de Las Palomas. Estos informes, sabe ustedes perfectamente que no son informes vinculantes. Además, son estudios exhaustivos que se están llevando a cabo por las Universidades de Cádiz, de Sevilla y de Málaga, consensuando el alcance los mismos con la Delegación Provincial de Medio Ambiente y la Dirección del Parque Natural del Estrecho. Tienen como objetivo el garantizar la no afección del proyecto de ampliación de las zonas ambientales sensibles y su plazo máximo será de seis meses.

Por tanto, nosotros, en estos momentos —y después le trasladaremos la enmienda *in voce*, que pasaría a leer al portavoz del Grupo Parlamentario Popular, y a la Mesa si en este caso lo considera—, agradecemos el que el Partido Popular traiga en estos momentos esta iniciativa. Se lo voy a decir con todo el cariño, señor Ramos Aznar: El Gobierno del Partido Popular no invirtió nada, durante los ocho años de Gobierno, en el puerto de Tarifa. Usted sabe que el puerto era un puerto militar, y que se desafectó hace unos quince años, y lo que sí está claro es que ha sido con los gobiernos socialistas cuando se ha conseguido que se

inaugure una estación marítima nueva, que se inauguró hace dos años, y, además, que se le diera la condición de Puerto Schengen, lo que hace posible que tenga un cuerpo fiscal, un cuerpo aduanero y un cuerpo policial propio. Y esto se ha hecho posible gracias al Gobierno del Partido Socialista. Pero, no obstante, como le decía, y como creo que en esto coincidimos, está claro que el Gobierno central está apostando por esa ampliación del puerto de Tarifa, que la Junta de Andalucía está trabajando también para que se garantice la no afección de la zona y para que además desde el Parlamento andaluz podamos apoyar, yo esperaba que por unanimidad, este proyecto.

En este sentido, nuestro voto va a ser positivo. Y, además, me gustaría hacerle una enmienda al texto, que iría en el siguiente sentido: «El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a —el primer punto quedaría igual que lo presenta el Grupo Parlamentario Popular— apoyar e impulsar el desarrollo del proyecto de ampliación del puerto de Tarifa». Y el segundo punto especificaría: «Instar al Ministerio de Fomento a que se acelere la elaboración de los trámites y procedimientos encaminados a la ejecución de la ampliación de esta infraestructura portuaria».

Para finalizar, señorías, me gustaría también mostrar nuestras felicitaciones al trabajo que se está realizando por parte del presidente de la autoridad portuaria y de su equipo, porque gracias a su trabajo, sin lugar a dudas, la ampliación del puerto de Tarifa será una realidad, y, sin lugar a dudas, beneficiará al Campo de Gibraltar.

Nada más y muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Cuenca.

Para terminar el debate de esta iniciativa, tiene la palabra el autor de la misma, el señor Ramos Aznar.

El señor RAMOS AZNAR

—Muchas gracias.

En primer lugar, y dicho también con todo el respeto, señor García, yo no puedo aceptar lo que usted planteaba de que «dos partidos —decía usted— históricamente peleados, enfrentados, se pongan de acuerdo en el cemento». Mire usted, yo lo digo aquí y lo digo donde tenga que decirse: siempre me voy a unir, en este caso con el PSOE, con usted también por supuesto, siempre que sea para sumarnos, para hablar del progreso de una tierra. Lo que nunca me voy a unir con nadie —y tampoco con usted, señor García— es para hacer una apuesta por la pobreza y la quietud. Mire usted, eso lo tenemos muy claro.

Me dice usted también una cosa. No dice usted en su intervención una cosa, que es que habla usted de

que no se ha tenido ni siquiera la reserva intelectual al dar por hecho el proyecto. Mire usted, yo creo que usted no puede mantener eso y después decir que, de votar, votaría en contra, entre otras cosas porque no tendría justificación alguna. Porque dígame usted un solo informe, uno solo, dígame usted un solo informe, de Costas si hace falta, de Medio Ambiente, de quien usted quiera, que diga que el puerto no debe hacerse. No existe ninguno. Lo que sí existen son informes... Por eso yo decía antes que habrá que compatibilizar y que el proyecto será el que sea, pero, desde luego, ninguna Administración, ningún informe de los que hay, ni de Costas ni de Medio Ambiente, dice que no puede hacerse el puerto. Lo que dicen es que habrá que hacer una serie de estudios. Costas dice que, incluso, a lo mejor hay que replantearse la dimensión del puerto, pero en ningún caso está hablando de que el puerto no debe hacerse. Y yo en ningún caso he dicho que el proyecto sea el de los seis atraques más los dos del transporte rodado. Yo he dicho el que sea, el que tenga que ser, señor García. Eso es lo que yo he dicho exactamente. Por tanto, hablar de la reserva intelectual y adelantar ustedes, calificando incluso a la universidad y a los estudios de la universidad, que da por hecho que no, me parece que tiene usted que replantearse quién tiene esa reserva intelectual de tener el no por delante con independencia de los planteamientos objetivos y los estudios razonables que puedan haberse hecho.

Mire, ¿que hay problemas de carácter ambiental? Sin duda, sin duda, riesgos y cautelas que, sin duda, habrá que despejar con actuaciones que garanticen el que no se dañe en forma alguna, ni de forma irreparable el medioambiente en Tarifa.

Pero, desde luego, esos riesgos y medidas a adoptar no invalidan, en modo alguno, la realización del proyecto, el que se determine al final qué tiene que ser el proyecto. ¿En el transcurso del mismo qué habrá que hacer? Pues habrá que corregir todo lo corregible, hasta garantizar exactamente la salvaguarda del medioambiente y de las condiciones ambientales, pero, desde luego, habrá que hacerlo. Pero lo que no se puede decir es que, como hay determinadas cautelas —que en ningún lado dicen esas cautelas que no pueda hacerse el puerto—, automáticamente, usted dice que la posición de Izquierda Unida es no. Mire, deme usted una alternativa, porque yo no sé cuál es la alternativa en este caso que hay. Yo sí tengo clara la mía, y parece ser que el Partido Socialista también tiene exactamente clara la suya: actuar con respecto a las determinaciones medioambientales, actuar con respecto a las determinaciones de Costas, actuar con respecto a los estudios que se han encargado a una serie de universidades, de las cuales yo no dudo en modo alguno. Y, desde luego, en función de las resoluciones de esas administraciones y de las universidades, el proyecto será el proyecto que se configure como consecuencia de ello, y, desde luego, será un proyecto

que habrá tenido en cuenta todas y cada una de las cuestiones que se plantean. Porque de lo contrario no lo aceptaría ninguna persona normal y corriente, porque estaríamos violando el medioambiente, pero estaríamos violando la normativa incluso, y, por tanto, desde luego —mi grupo lo tiene muy claro— no lo aceptaría.

Por tanto, vamos a ser rigurosos en las cuestiones. A usted le podrá gustar más o menos el desarrollo —que hizo usted— cementista, pero lo cierto es que mi grupo, y además lo dice con legítimo orgullo, en ningún caso, en ningún caso, va a decir que no a este proyecto, e incluso lo va a alimentar desde la adhesión de mi grupo parlamentario y de la adhesión del Partido Popular de toda Andalucía, porque nos parece que es un proyecto bueno.

Decía usted que este proyecto no aporta y pone en duda, incluso... Mire, desde el punto de vista urbano, ya va a aportar algo, porque, desde luego, va a eliminar las perturbaciones que el puerto actual, con el acceso central por la ciudad que es obligado, le causa al tráfico en Tarifa. Por tanto, si estamos hablando de un puerto nuevo con una accesibilidad distinta es evidente que, desde el concepto urbano, Tarifa ciudad va a ganar y va a ganar de una forma sensible, y tendrá una ciudad más habitable y, desde luego, una ciudad que se ajustará más a su clara vocación turística y pesquera, porque no hay que olvidar también que el puerto actual se va a quedar para instalaciones náuticas deportivas, pero se va a quedar también, fundamentalmente, para reforzar un tejido productivo, que es la seña de identidad de Tarifa, como sería la flota pesquera.

Y al Partido Socialista, pues, evidentemente, decirle que coincidimos. Una sola apreciación, señora diputada, también en el mejor tono, por supuesto. A mí me parece bien que usted se arroge todos los triunfos de lo que el puerto de Tarifa es en la actualidad, pero ha cometido usted un error, sin duda, cronológico: la declaración Schengen de Tarifa ya era una realidad con el [...] de José María Aznar que lo consiguió. Hasta tal punto lo consiguió que su partido nos criticaba porque decíamos que cómo habíamos hecho la temeridad de conseguir puerto Schengen para Tarifa —con lo que ello implicaba en la alteración, hasta el punto de lo que usted dice ahora, de los grandes tráfico que se han generado— cuando no habíamos resuelto el acceso a Tarifa. Bueno, ya era puerto Schengen con el PP, sigue siendo puerto Schengen con el PSOE. No había acceso al puerto para dar solución a los problemas que ustedes denunciaban como consecuencia del puerto Schengen, y con el PSOE ahora mismo ustedes no denuncian la falta de acceso, pero el acceso sigue sin existir.

En cualquier caso, me quedo con lo positivo, y además se lo digo en el mejor tono, era simplemente una corrección que no tiene mayor importancia. De igual manera que tampoco tiene mayor importancia decir que la estación marítima también la contrató el

Gobierno del Partido Popular, lo que pasa que es que las obras tardan un tiempo y después ustedes la han inaugurado.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Ramos Aznar, tiene usted que terminar.

El señor RAMOS AZNAR

—Termino, señor Presidente, simple y llanamente haciendo referencia...

Mi grupo no tiene inconveniente en —ustedes no quieren precisar o concretar— lo del «inicio de las obras lo más pronto posible». Yo entiendo que pueda estar supeditado a lo que son los estudios técnicos y medioambientales, por tanto, yo le ofrezco una transaccional a su transaccional. Decirle, de entrada, que acepto el punto 2 completamente, y que en el punto 1 lo que haría es que mi proposición... Perdón, nuestra proposición no de ley quedaría simplemente en decir: «Apoyar e impulsar el desarrollo del proyecto de ampliación del puerto de Tarifa.» Punto y final, sin añadir lo otro. Es decir, enmendar mi punto, eliminando después de la coma a partir de «Tarifa», y aceptar plenamente el punto 2 que me ha propuesto la diputada del Grupo Socialista.

8-09/PNLC-000295. Proposición no de ley relativa al trazado del AVA a su paso por el municipio de El Viso del Alcor, Sevilla

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Pasamos a debatir la siguiente iniciativa que figura en el orden del día, relativa al trazado del AVA a su paso por el municipio de El Viso del Alcor, Sevilla, en nombre del grupo autor de la misma, Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía, tiene la palabra el señor Sánchez.

El señor SÁNCHEZ GORDILLO

—Gracias, señor Presidente.

Siempre estaremos con el progreso, pero el progreso debe tener siempre rostro humano, y para que en el progreso se refleje el rostro de los pueblos y de

las personas, hace falta que a esas personas y a esos pueblos se les consulte, se les facilite el diálogo, se les facilite la intervención en ese desarrollo que después los va a beneficiar o perjudicar. En cualquier caso, lo van a vivir.

Y todo no se puede supeditar a la dictadura de los técnicos, ni tampoco el poder puede, de alguna manera, refugiarse en una eficacia que muchas veces se malentiende, o en un dogma; que los dogmas, casi todos —estamos acostumbrados con los que nos ha propuesto la Iglesia a través del tiempo—, producen monstruos.

Entonces, a nosotros nos parece muy bien el que se apueste por el ferrocarril, sobre todo el de cercanías, el de media velocidad, no nos oponemos tampoco al Ave en este instante, y en las circunstancias que estamos tratando; pero sí que, al paso por El Viso del Alcor... Sus vecinos y las plataformas que se han organizado alrededor de este problema lo tienen claro: Quieren que se haga un nuevo trazado del Ave, o, en su defecto —que sería la segunda propuesta—, que ese trazado, aunque fuera el mismo, se profundizara en el túnel, o bien se alargara el túnel de tal manera que no afectara a la zona de Los Alcores. Y por supuesto que esto se basa no en un capricho, sino en razones profundas.

Todas las organizaciones y los vecinos están planteando, en primer lugar, que el actual trazado afecta al acuífero 28 de Carmona a Sevilla —Sevilla-Carmona—, y que ese acuífero puede producir un efecto tan dramático y tan terrorífico como el que pasó en Valle de Abdalajís. El otro día yo lo estuve visitando, con motivo de un encierro, y vi cómo los camiones tenían que echar agua al depósito, porque a un pueblo que era riquísimo en agua resulta que ahora le tienen que traer el agua de Antequera, para que se pueda hacer la vida diaria en el pueblo.

Y nosotros pensamos que ese acuífero puede estar afectado, y eso significaría quedarse sin agua, significaría afectar a muchos pozos que dan lugar a huertas, que son tradicionales en uno de los perímetros del municipio más pequeño de la provincia —no tiene término municipal casi ninguno—, y afectaría al ganado, a la agricultura, y, sobre todo, dentro del ganado, a uno en que ahí se está especializado, que es el ganado porcino.

Por tanto, esa es la primera razón por la que se pide un cambio del trazado, o su profundización o alargamiento en el túnel.

Hay otra razón igualmente seria e importante, y es el tema de la riqueza arqueológica de la zona. Se considera que estamos delante de una de las zonas más ricas, desde el punto de vista arqueológico, de la provincia de Sevilla. Hay restos desde tartesos, romanos, árabes: desde la prehistoria más remota hay elementos que así lo ponen de manifiesto. Por ejemplo, uno de los cerros que van a atravesar las

vías del Ave es un cerro que se ha desmenuzado en bancales para poder aprovecharlo para la agricultura, y han aparecido piedras cuadradas y redondas enormes, cubiertas o recubiertas de plomo, por lo que parece que estamos delante de un poblado romano. También hay una zona, que es la muralla bajo la metròpoli orientalizante de Alcaudete que, como se ve aquí, en el trazado, la parte por la mitad, y parece que esa muralla es el recinto de un pueblo orientalizante de Alcaudete.

Esto incluso se contempla así, incluso en las leyes actuales. En el Plan Especial del Medio Físico de la Provincia de Sevilla, aparece la cornisa de Los Alcores como paisaje sobresaliente; en el PGOU de Carmona aparece que el yacimiento arqueológico de Alcaudete debe tener la misma protección que el propio casco, y en el futuro POTAU también aparece tratado este yacimiento de la misma forma.

Por tanto, es otra preocupación que nosotros teníamos y que nos parece muy importante. Hay, incluso, parece que un pueblo, Bastilippo, de origen romano, y, además, recientemente se han encontrado nuevos yacimientos arqueológicos que parecen de bastante calado, según los técnicos que allí han estado estudiando el tema.

El actual trazado, además, parte, como decía al principio, uno de los términos municipales más pequeños de la provincia. Ya sabemos que Carmona tiene un gran término, pero precisamente unos tienen mucho y otros tienen poco. Este no llega a 19 kilómetros cuadrados, y destroza a su paso granjas, pozos, etcétera, que, bueno, podrían evitarse con lo que estamos planteando, y también el Parque Cultural de los Alcores que todos los grupos políticos han apoyado y que rompería ese parque natural, lo rompería también, y tendría las consecuencias que nadie parece querer.

Por tanto, las razones son suficientemente serias como para que se tengan en cuenta.

Hombre, prometer. El otro día estuvimos con la Consejera. Estuvo Diego Valderas, estuve yo, estuve gente de El Viso, de la plataforma, y prometer como se nos prometió allí que inmediatamente... Porque están escarmentados. El paso de la carretera, pues parece que todavía no lo han cobrado los vecinos. Pero, bien, prometer está bien, que se les diga que inmediatamente que esas tierras o que esas propiedades se afecten se van a pagar nos parece bien, nos parece correcto; pero, desde luego, eso no es suficiente. Eso será como en la mili. Dice que el valor se da por entendido. Pues yo creo que se da por entendido que, si tú expropias, tienes que pagar, y además no retrasar el pago, sobre todo cuando estamos hablando de pequeñas explotaciones familiares.

Decir que se va poner, como nos dijo la Consejera, un arqueólogo a pie de tajo también nos parece bien, y, si puede ser independiente, mucho mejor. Pero,

claro, ¿qué va a hacer un arqueólogo sobre hechos consumados? ¿Qué puede hacer? Una vez que esté allí y se tropiece con una pieza arqueológica importante, que ya está todo licitado, etcétera, etcétera, ¿cómo se produce el desvío? ¿Qué se hace? O sea, nosotros planteamos que tampoco vale.

Decir que se va a informar... Por lo que sea, porque no tendrá simpatía entre los vecinos de El Viso y la zona de los Alcores, o por lo que sea, hasta ahora ha habido muy mala información, y el Ayuntamiento ha estado callado —por lo que sea también: no sabemos por qué—. Yo no voy a entrar ni voy a juzgar políticamente a cada ayuntamiento —tendrá sus problemas y sus preferencias, o tendrá una iniciativa u otra y yo no voy a entrar en eso—; pero, por lo que sea, bien por el Ayuntamiento, bien porque no tenga el favor del vecindario o porque se ha dormido la Consejería, no ha habido buena información.

Por eso, a nosotros nos parece que lo que nosotros planteamos aquí es una ocasión para el diálogo. Pero, claro, diálogo significa que todo el mundo cede, que ceden unos y que ceden otros, y que se llega al consenso. Y eso es lo que nosotros quisiéramos plantear: Que esta proposición no de ley sirviera para una reflexión y, después de esa reflexión, en la que participe todo el mundo —participe Ayuntamiento, participen vecinos, plataformas organizadas, etcétera—, pues después de eso se decida qué se hace, pero no antes.

Plantear como inexorable lo que puede cambiar. Yo creo que nada inexorable hay en la vida excepto la muerte. Por tanto, yo creo que todo es revisable y que, si les preguntas a los técnicos, también son contradictorios. Porque nosotros hemos preguntado a técnicos, y la misma gente del ferrocarril —técnicos, no vamos a decir nombres porque no sería conveniente—, a nosotros nos han dicho que aquí hay un problema político y económico, pero no un problema técnico. O sea, que aquí no se puede argumentar lo que yo decía del dogma de la técnica. Aquí los técnicos han dicho —los técnicos, además, perfectamente sabedores de lo que decían, porque son los que van a desarrollar la obra— que es un problema político y económico, pero que no es un problema técnico.

Entonces, yo lo que pedía a los grupos es que dijeran que sí, al PP que dijera que sí a esta proposición no de ley, y que lo dijera también el PSOE.

El PSOE, cuando la oposición presenta algo, nunca se para: piensa que es más importante apoyar a su Gobierno acriticamente que escuchar otras referencias. Que algunas pueden ser malintencionadas —no se lo discuto—, pero otras veces no: otras veces puede ser que respondan a visiones distintas de una misma realidad. No todo el mundo interpreta la realidad de la misma manera, afortunadamente, y de ahí la pluralidad.

Entonces, no hay que ver que aquí estamos planteando esto porque a alguien se le encienda la bombilla o por ganancia política, porque yo creo que esto no tiene mucha ganancia o prioridad política, sino que las cosas se hagan bien en este caso.

Y yo creo que no es bueno...

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Tiene usted que terminar, señor Sánchez Gordillo.

El señor SÁNCHEZ GORDILLO

—Termino.

El decir «bueno, es que ya está licitado...» Yo creo que todavía hay tiempo para, como tantas obras se retrasan por tantos motivos, que se haga un alto en el camino.

Eso es lo que le pediríamos aquí, para que realmente podamos hacer la reflexión y acertar en el camino del tema que aquí nos trae.

Nada más y muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Sánchez Gordillo.

Por el Grupo Popular, señor Raynaud.

El señor RAYNAUD SOTO

—Gracias, señor Presidente.

Vamos a posicionarnos en relación a la proposición no de ley que el Grupo de Izquierda Unida Los Verdes de Andalucía trae hoy a esta Comisión. Y debemos empezar diciéndole al señor Sánchez Gordillo que con ustedes hay veces en que coincidimos sin tener intereses del cemento por medio. Ahora nosotros ya le anunciamos nuestro apoyo a su proposición no de ley, y vamos a decir que no a que no se haga el Ave, tal como en principio..., o pedimos una revisión del trayecto, tal como estaba inicialmente previsto.

Luego ahora coincidimos con su grupo, ahora coincidimos con la propuesta que usted trae, porque nos parece que es una propuesta sensata, una propuesta acorde con una demanda de la zona debidamente constatada, y que, por lo tanto, no se deben hacer juicios de valor a priori, porque luego se puede uno encontrar con sorpresas de este tipo.

Pero es que, en el fondo del asunto, pues evidentemente que estamos absolutamente de acuerdo. Nuestro grupo está integrado en ese foro medioambiental, nuestro partido, el foro medioambiental de El Viso, donde pide un debate sereno, profundo, sobre el trazado del Ave en

El Viso del Alcor, que, como bien ha dicho el portavoz de Izquierda Unida, es el segundo término más pequeño de la provincia de Sevilla, rodeado, probablemente, de macrotérminos, fundamentalmente del término de Carmona que lo rodea, y el trazado del Ave en superficie, por el término municipal de El Viso, no cabe la menor duda de que tiene un impacto de todo tipo muchísimo mayor que con cualquier otro término, en el cual se podría diluir el impacto en kilómetros en la gran superficie de extensión de la comarca, o del término municipal. Aquí no: aquí la verdad es que es un impacto brutal.

Y estamos hablando, fundamentalmente, de seis kilómetros del trazado —fundamental— del Ave y de dos kilómetros y medio que afloran en superficie, y que, efectivamente, como dice la proposición no de ley, pues afecta desde el punto de vista ganadero, desde el punto de vista arqueológico, desde el punto de vista del turismo medioambiental, desde el punto de vista de los acuíferos...

En definitiva, creemos que se hacen necesarios una reflexión y un análisis detallado de ese trazado del Ave —o el Ava, como le gusta llamar al Grupo de Izquierda Unida a la alta velocidad andaluza, porque es verdad que es de competencia de la Junta de Andalucía— Sevilla-Antequera en el término municipal de El Viso del Alcor.

Y, en este sentido, hay que decir que, en el Ayuntamiento de El Viso, las tres fuerzas de la oposición, Partido Andalucista, Izquierda Unida y Partido Popular, han solicitado un pleno extraordinario, que no ha sido concedido por el alcalde, para debatir en profundidad este tema. Que extraña también que el ayuntamiento como tal no haya presentado alegaciones al trazado, cuando el clamor popular del municipio, evidentemente, es claro, y, sobre todo, cuando se está en el momento oportuno.

Y yo vuelvo hoy a hacer alusión a la tan cacareada frase de la Consejera, del consenso, del diálogo, de atender a los vecinos, de escuchar, de oír...

Bueno, pues, mire, yo le pido en este momento al Grupo Socialista, al Grupo Parlamentario Socialista, que, con el apoyo a la propuesta, se persigue precisamente eso: el diálogo con las partes afectadas, el diálogo con las partes posiblemente perjudicadas; en definitiva, una solución de consenso. Y, sobre todo, sobre todo, cuando se ha sido muy condescendiente con el fuerte, porque hay que recordarle, hay que recordar aquí hoy, en sede parlamentaria, que, inicialmente, el túnel, el trazado de este Ave, desde Sevilla hasta el aeropuerto, casi duplica el costo inicial previsto, porque se han atendido dos alegaciones: la de Adif y la de Aena. Esas dos alegaciones han hecho que, de un presupuesto inicial de 150 millones de euros, se pase a un costo inicial previsto de 274 millones de euros, o, lo que es lo mismo, de aproximadamente quince millones el kilómetro a 24,8 millones de euros el kilómetro, porque se han atendido las alegaciones de dos entes, gestores, importantes: Aena, que reivindicaba la —diríamos de alguna manera— cobertura o

la precaución de lo que pudiera ser la ampliación de la segunda pista del aeropuerto de San Pablo, y Adif, porque consideraba que era necesario un nuevo andén, una nueva estación paralela, un nuevo trazado en la estación de Santa Justa que no colmatara o que no saturara de servicio la estación de Santa Justa.

Por lo tanto, ya tiene experiencia la Junta de haber atendido, en este importe de cantidades ciertamente relevante, esta modificación.

Yo creo que las setenta familias que en su conjunto se pueden ver afectadas, la aficción a los acuíferos, en definitiva, lo que es la alteración del *modus vivendi* de un término municipal muy pequeño, merece la pena el que se analice, y que, tal como dice la propuesta, la propuesta de acuerdo, una proposición no de ley, que se pongan en marcha alternativas. Y las alternativas las dejamos abiertas, evidentemente, a quienes las tienen que hacer, que son los técnicos de la Consejería, y esas alternativas bien pueden ser de modificación del trazado, de ligera desviación del trazado —dirección a Paradas—, o bien, como también se hablaba, mantener esos dos kilómetros y medio en túnel, dos kilómetros y medio tan solo, que permitieran el llegar y el evitar este daño, porque ya sabemos que, a la profundidad que inicialmente vienen los túneles, ni afectan a los acuíferos, ni afectan a la estabilidad de los terrenos, ni afectan a cualquier otra circunstancia.

Por lo tanto, desde aquí, terminar como he comenzado: Nuestro apoyo a la proposición no de ley de Izquierda Unida y, desde luego, no entender el texto de la enmienda que ha presentado el Partido Socialista, que en sus dos primeros puntos es clarísimamente contradictorio con el propio espíritu del punto del acuerdo.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Raynaud.

Le corresponde el turno al Grupo Socialista.

Señor Muñoz, tiene usted la palabra.

El señor MUÑOZ SÁNCHEZ

—Gracias, señor Presidente.

Señorías, la verdad es que yo también estoy un poco sorprendido. Estoy un poco sorprendido por la postura, porque Izquierda Unida, ante la presentación de la enmienda, ya me ha contestado prácticamente que no va por ahí, y, sobre todo, por la postura del Partido Popular, ¿no?, porque es que el Grupo Socialista lo que ha hecho, sin entrar en el debate técnico... Porque podríamos entrar a hablar de los acuíferos, del tema arqueológico, de la actividad agrícola... Para eso hay opiniones para todo tipo.

Yo tengo aquí un informe técnico, en el que yo no voy a entrar, porque, además, no soy yo la persona apta para esta cuestión, que dice todo lo contrario de lo que

usted, por ejemplo, señor Sánchez Gordillo, ha afirmado, y le contestan a grupos que han hecho objeciones a este trazado. Pero sí me sorprende la postura de Izquierda Unida, que todavía la podría entender porque sé que está buscando una posición política en un tema, independientemente del consenso, tan cacareado en esta comisión, y sí me sorprende más la postura del Partido Popular. Porque yo lo que he hecho, con esta enmienda, precisamente es traer a esta Comisión los acuerdos alcanzados entre el Ayuntamiento de El Viso del Alcor y la Consejería de Obras Públicas, que fueron ratificados y apoyados el pasado día, el jueves 24, en el Pleno de la Diputación Provincial, en el punto 15; una proposición no de ley, la misma que presenta el señor Sánchez Gordillo aquí, de Izquierda Unida, con el mismo punto del orden del día, y hubo una enmienda consensuada con todos los grupos y todos los grupos apoyaron ese acuerdo. El consenso que ha hecho la Consejería de Obras Públicas con el Ayuntamiento de El Viso del Alcor. Y si me sorprende, digo, que Izquierda Unida siga con esta propuesta para adelante y no acepte nuestra enmienda, más me sorprende la postura del Partido Popular, porque es que hay... Pues, no sé... En la Diputación se vota una cosa, en el Parlamento se vota otra y en el ayuntamiento se dirá otra, depende de en el territorio en que se esté. Depende lo que se quiera escuchar o depende lo que se quiera decir para arrancar votos. Porque la propuesta nuestra que hemos traído aquí, precisamente, es para llegar a un acuerdo, a un consenso.

Se han hecho afirmaciones, que yo no voy a entrar ni a negar. Decir que el ayuntamiento de... Este trazado ha sido objeto de controversias por parte de muchos colectivos y también por parte del ayuntamiento, que, por supuesto, en el periodo de alegaciones, cuando correspondió hizo sus alegaciones, claro. ¿Quién ha dicho que no se han hecho las alegaciones? El Ayuntamiento hizo sus alegaciones y necesidades de que se estudiaran trazados alternativos. Pero, efectivamente... Que también el señor Raynaud ha dicho después que los técnicos deciden —aunque el señor Gordillo lo dice de otra manera— que no. La Consejería de Obras Públicas decidió en su momento el trazado que se tenía que hacer, en base, evidentemente, a las soluciones técnicas, que estaban analizadas por los técnicos, que son los redactores del proyecto. Y, por supuesto, respetando, como no puede ser de otra manera, todos los puntos de vista en temas medioambientales o del servicio que se va a prestar.

Pero en definitiva, en la actualidad es un proyecto que ya está hecho, que está acabado, que las obras están licitadas para su ejecución, y yo creo que estamos en otro momento, a no ser —digo— que lo que se pretenda es otra cuestión.

Y, efectivamente, se han dado pasos importantes, el pasado día 23 la Consejería de Obras Públicas y Transportes y el Alcalde de El Viso del Alcor llegaron a un acuerdo para subsanar parte de las objeciones que el Ayuntamiento había planteado al trazado. Y yo creo

que eso es lo verdaderamente importante, porque esto sí que es un diálogo de sordos o un diálogo de besugos. Hacemos que si el consenso, que si escuchar a la gente... ¿El Alcalde del Viso del Alcor, legítimamente elegido, democráticamente, no está mirando por los intereses del Viso del Alcor, de los ciudadanos del Viso del Alcor? ¿Sus grupos políticos, en la Diputación Provincial de Sevilla, tanto el portavoz del Grupo del Partido Popular como el Grupo de Izquierda Unida, no están mirando por los intereses de los ciudadanos de Los Alcores y del Viso del Alcor, y ustedes sí? Pues, no lo sé. Eso lo tendrán ustedes que aclarar y coordinar un poco mejor en vuestros partidos, en vuestros proyectos globales. Porque hacen falta proyectos no comarcales, no en cada pueblo diciendo un mensaje, contradictorio de un pueblo a otro. Hace falta un mensaje general para que los ciudadanos tengamos claro cuáles son los planteamientos que estamos haciendo en este tipo de infraestructuras, cosa que aquí hoy deja bastante que desear.

Y digo, que lo que ha traído el Grupo Socialista es el acuerdo que la Diputación hizo el pasado día 24 en su Pleno: respaldar las gestiones y los acuerdos realizados por el Alcalde del Viso del Alcor y la Consejería de Obras Públicas para garantizar que el proyecto del eje ferroviario transversal a su paso por El Viso del Alcor, pues, tenga las mejores condiciones medioambientales y demás. Y en esta línea hemos presentado esos cinco puntos. Decía el señor Raynaud que son contradictorios. Efectivamente, son contradictorios. En eso sí estoy de acuerdo totalmente. Pero nosotros en base a que es una proposición no de ley y al respeto que nos merece cuando un grupo trae una iniciativa, no la íbamos a descalificar, aunque sabíamos que era contradictorio, esperando, además, que a partir del acuerdo que se había llegado en la Diputación, esto fuera posible.

Y, no obstante... Porque, señor Gordillo, usted ha dicho y lo dice usted en su discurso: «El PSOE, el Grupo Socialista no apoya nada de lo que trae la oposición». Mire, precisamente, hoy no lo podría usted decir, porque hoy el Partido Popular ha traído una proposición no de ley sobre el puerto de Tarifa y le vamos a votar que sí. Ha traído el Partido Popular una proposición no de ley y otra el Partido Socialista sobre Villanueva de Córdoba, y nos hemos puesto de acuerdo. Se han puesto los dos portavoces de acuerdo para votar que sí. Y mi espíritu hoy aquí...

Precisamente, he trabajado y he recabado información... No voy a entrar en el debate técnico, porque afirmaciones gratuitas no voy a hacer. Igual de gratuitas las que yo puedo hacer como las que usted puede hacer, porque no están constatadas técnicamente. O sea, que no voy a entrar en debates que no nos llevan... Voy a hablar de cuestiones políticas, de que venía aquí a apoyar una iniciativa en aras del consenso, en aras del acuerdo de los representantes legítimos de los ciudadanos en El Viso del Alcor con la Consejería de Obras Públicas. ¿Para qué? Para resolver lo que a usted le preocupa aquí, mejorar ese trazado. Y mejorar esas cuestiones que se plantean

de peligro de acuíferos, de temas medioambientales, de actividad agrícola o de problemas arqueológicos. Y en aras de ese consenso traía esos puntos, que, además, esperaba que contaran con el apoyo del Grupo Popular. También con el de usted, pero usted, ya, como hemos estado hablando antes, para no engañarnos, pues ya sabía que tenía una postura distinta. Pero del Grupo Popular sí me ha dejado un poco estupefacto. Pero, bueno.

Y en aras de ese consenso, porque no voy a entrar en un debate, lo importante es que ha habido un acuerdo entre el ayuntamiento de El Viso y la Consejería de Obras Públicas, un acuerdo ratificado por todos los grupos de la Diputación. Y yo, en aras de ese consenso, que todavía intento que al final de esta Comisión votemos una proposición no de ley de acuerdo, le hago una enmienda *in voce* que recogería los cinco puntos que yo le he hecho en la enmienda en tiempo y forma, pero le pondría un punto primero diciendo: «El Parlamento de Andalucía apoya los acuerdos alcanzados entre el Ayuntamiento de El Viso del Alcor con la Consejería de Obras Públicas y Transportes para garantizar que el proyecto de AVA Sevilla-Antequera discurra con las mejores condiciones técnicas y ambientales por su término municipal». Primer punto. Y segundo punto: «Instar a la Consejería de Obras Públicas y Transportes a que se dé cumplimiento los acuerdos alcanzados con el Alcalde del Viso del Alcor en los términos que a continuación se especifican», que son los cinco puntos, que no voy a leer porque tenéis los portavoces la enmienda. Esa es mi nueva propuesta, porque ya le digo, para no obviar, que hemos estado hablando anteriormente, que quiero un acuerdo, un acuerdo en aras del consenso, de los que están llegando a acuerdos las administraciones competentes, y con la participación que se plantea aquí de colectivos, de vecinos, y de todas las personas implicadas. Y no obstante, digo, le vuelvo a hacer esta enmienda *in voce* para que su... Aunque esta vez la iniciativa la ha traído usted, y su punto evidentemente de nuevo trazado no... Porque es una obviedad que en estos momentos no es ni posible, pero sí en aras de solucionar todos los problemas y las dudas que se plantean, llegar a este acuerdo y que este Cámara apoye esta iniciativa por unanimidad.

Muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Muñoz.

Para terminar el debate de esta iniciativa, señor Sánchez Gordillo.

El señor SÁNCHEZ GORDILLO

—El tema es que... En primer lugar, agradecerle al grupo del PP el apoyo a nuestra iniciativa. Y luego, contestándole al compañero del PSOE... Él se ha cen-

trado mucho en su intervención en un acuerdo que ha habido en Diputación de todos los grupos políticos a iniciativa de Izquierda Unida. Y yo estoy en condición de afirmarles ahora mismo... Porque ya antes de venir aquí lo había tratado, y aquí mismo hoy, porque al hablar con el representante, con mi amigo Pepe, pues, me ha puesto en duda, digo, bueno, pues, voy a llamar otra vez a la persona que llevó la proposición no de ley a la Diputación. Y él me dice que ha habido un error de bulto, que se están analizando ahora mismo las actas y que, desde luego, no es el sentido del acuerdo; que la propuesta de Izquierda Unida era el desvío o la profundización del túnel, y que no le importaba el que una serie de cosas se hicieran, como que les pague, etcétera. Porque también nos los dijo eso a nosotros la Consejera, y nos parece bien. Pero el tema de fondo no es ese. Porque dice: «Consenso». ¿Pero consenso en torno a qué? ¿Consenso en que pueda desviarse o pueda profundizarse por un túnel a mayor profundidad por donde pasen las margas o alargar el túnel los dos kilómetros y medio? En eso sí llegamos a consenso, o por lo menos en que se deje abierta esa posibilidad, a que se vea esa posibilidad. Porque es seguir con el túnel dos kilómetros y medio más o bien el profundizarlo, la que técnicamente nos digan que es la más correcta. Porque lo demás es dar por sentado, es dar por sentado el que no se va a modificar, y que, como no se va a modificar, cobremos la calderilla. Y nosotros no venimos aquí a pedir calderilla. Venimos a que se cambie el trazado, y que, si no se cambia el trazado, pues que se profundice o que se alargue el túnel.

El otro tema es que yo me gustaría, lo que pasa es que ya no tiene turno el representante del PSOE, ¿eh?, saber lo que alcalde piensa. ¿El Alcalde está de acuerdo con el trazado? Yo no tengo esas noticias. Otra cosa es que haya aceptado el trazado, que a lo mejor lo ha aceptado. Eso ya no lo sé yo. Pero no lo sé si está de acuerdo, porque la población en general, piense como piense políticamente, y esté en el colectivo que esté, yo diría que ahora mismo el 70% de la población de El Viso está por que se cambie el trazado. Entonces, yo no sé el alcalde dónde se sitúa.

Y, por supuesto, yo tampoco quiero pontificar con razones técnicas, pero yo sí digo que hay dos informaciones técnicas. En el tema de poder profundizar, o alargar, no sería más que cuestión de decisión política y de dinero, de presupuesto, y yo creo que no tenemos que no llegar a acuerdos, a consensos, por el dinero. Yo creo que el dinero debe servir para que todo el mundo esté de acuerdo, porque a lo mejor dos kilómetros y medio más pues no supone, como aquí se ha dicho, tanto costo más, cuando en otro sitio sí se ha desviado, porque el mismo trazado, que es lo que hace que ahora pase por El Viso, es llevar el Ave al aeropuerto, es lo que hace que pille por la mitad al término municipal de El Viso; o sea, que antes ha habido otra alternativa propuesta por la propia Junta.

Entonces, no decimos que se retrotraiga la decisión, pero sí que el decir que se mejore sería que se alargue el túnel, si no es posible un desvío del trazado. Y por supuesto que nosotros no es que estemos en contra, sino que estamos a favor de esos cinco puntos que dice el señor representante del PSOE. Pero es que lo damos, porque eso normal en cualquier obra pública.

Yo no le puedo aceptar la transaccional que me hace, o la proposición *in voce* no se la puedo aceptar porque son contradictorias. Porque el consenso sí, si no se desvía; el consenso sí, si no se profundiza; el consenso sí, si no se alarga el túnel. Y nosotros estamos por esas tres posibles salidas: o desvío o profundización o alargamiento. Eso es por lo que nosotros estamos. Entonces, todo lo demás, por supuesto que sí. Todos estos cinco puntos, la Consejera nos los dijo a Diego Valderas y a mí, en una reunión de dos horas en su despacho, y nos pareció bien, y nos pareció que es mejor que cuando se expropia, se pague inmediatamente; no que expropie y se pague a los cinco años, sobre todo si son pequeños. Si son muy poderosos económicamente, que se retrasen. Pero no es el caso.

Luego nos parece bien haya técnicos que sigan...

La señora RIVAS PINEDA, SECRETARIA DE LA COMISIÓN

—Señor Sánchez Gordillo, tiene usted que ir terminando.

El señor SÁNCHEZ GORDILLO

—Termino. No me voy a pasar del tiempo.

Entonces, por tanto, no le puedo aceptar. Y nosotros seguimos defendiendo el desvío, el cambio de trazado o la profundización o el alargamiento.

Eso es lo que nosotros hemos planteado y eso es lo que vamos a defender.

Nada más, y muchas gracias.

8-09/PNLC-000306. Proposición no de ley relativa al Consorcio Metropolitano de Transportes de Huelva

La señora RIVAS PINEDA, SECRETARIA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la última proposición no de ley del orden del día, relativa a la construcción..., perdón, al Consorcio Metropolitano de Transportes de Huelva, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

Para ello, tiene la palabra el señor Jiménez.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ

—Muchas gracias, señora Presidenta.

De manera muy breve, porque el orden del día es muy extenso, y ya es una hora que debe llevarnos a intentar discurrir y a intentar sintetizar, en la medida de lo posible, los planteamientos que traemos a la Comisión, para que ese debate se someta a votación de la Mesa.

El Grupo Socialista trae una iniciativa con una vocación muy clara, que es intentar desbloquear una situación de parálisis y de bloqueo que se ha generado por parte del Ayuntamiento de Huelva, gobernado por el Partido Popular, de cara a constituir y poner en marcha el Consorcio Metropolitano de Transportes, que, como saben sus señorías, es una fórmula de esfuerzo mancomunado de una serie de municipios para un determinado servicio, que se regula en la Ley 7/93, de 27 de julio, de Demarcación de Andalucía, y que está permitiendo absolutamente a todas las capitales de provincia de la Comunidad Autónoma, en un mayor o menor grado de desarrollo..., desarrollar, perdón, prestar los servicios de transporte público de una manera consensuada, coordinada, entre las Administraciones públicas locales de un determinado territorio y la Junta de Andalucía, garantizándose con ello una mejor prestación de servicios, una mejor calidad en el servicio de transportes y de movilidad en el territorio, y la financiación, también, por parte de la Administración autonómica, de los esfuerzos que la Administración local está desarrollando en ese ámbito, en todas y cada una de las provincias andaluzas: Sevilla, Málaga, Granada, Campo de Gibraltar, bahía de Cádiz, que ya tienen en funcionamiento el consorcio de transportes, y Almería, Córdoba y Jaén, que están desarrollando el mismo, algunos con un mayor adelanto en la prestación de servicios, y otros en un proceso de desarrollo más lento, pero con la vocación indiscutible de prestar ese servicio de manera mancomunada por el conjunto de las capitales de provincia y las grandes aglomeraciones urbanas de la Comunidad Autónoma.

En Huelva, por parte de la Junta de Andalucía, por parte de la Dirección General de Transportes, se impulsó, en el año 2007, la constitución de ese consorcio de transportes. Perdón, en junio de 2006. Desde entonces se ha intentado, de manera infructuosa, que se incorporara al mismo el ayuntamiento de la capital de la provincia.

Entenderán sus señorías que sin la capacidad de ordenación y de vertebración del territorio, de los flujos, la contribución demográfica que tiene el ayuntamiento de la capital al mismo, no tiene sentido la constitución del consorcio de transportes. Pero es que, además, resulta claramente absurda la actitud con la que el Ayuntamiento de Huelva, de una manera continua, renuncia a ejercer la capitalidad y la centralidad de la actividad económica, de la actividad social, de la

movilidad en la provincia de Huelva, incapacitando, imposibilitando al conjunto del territorio que pueda ordenar el uso del mismo en distintos ámbitos, e impidiendo, en este caso, la constitución del consorcio de transportes. Además, no entendemos por qué lo hace el Partido Popular en Huelva, cuando no lo ha hecho en otros municipios que se integrarían como parte de los 21 municipios que constituirían ese consorcio de transportes, porque ayuntamientos gobernados por el Partido Popular, incluido el gobernado por el presidente provincial del Partido Popular en el municipio de Lepe, ha aprobado, ha ratificado los estatutos y está en disposición de constituir ese consorcio.

Se ha argumentado de manera distinta, diversa, por parte del ayuntamiento del Partido Popular, y no se ha respondido, yo creo, a lo más importante, a la mano tendida, al diálogo continuo que desde el año 2006 se ha planteado por parte de la Junta de Andalucía, de la Diputación provincial y del conjunto de los municipios, se ha respondido con la ausencia absoluta de diálogo por parte del gobierno municipal del Partido Popular.

Solamente Huelva y el municipio de Moguer, también gobernado por el Partido Popular, no han ratificado los estatutos, y, por lo tanto, en estos momentos están impidiendo, de manera clara, y yo creo que dolosa, que cerca de trescientos ochenta y cinco mil ciudadanos de la provincia de Huelva no puedan acceder a un transporte ordenado, un transporte que garantice la igualdad en la prestación del servicio en el conjunto del territorio, que se incluye en el consorcio; un transporte que permitiría la utilización de instrumentos tan importantes como el billete único, como la posibilidad de la movilidad de transporte urbano a transporte interurbano, que permitiría plantear, también, futuros crecimientos o futuras nuevas modalidades, también, en la zona, buscando la posibilidad del tranvía, buscando la posibilidad de otro tipo de comunicaciones, como la cercanía, en función de los proyectos que se pudieran ir desarrollando.

Pero en el fondo yo creo que se está en una estrategia tremendamente egoísta, una estrategia que no responde a los intereses del conjunto de la provincia de Huelva, que no corresponde a los intereses de los ciudadanos. Creemos que se está en una estrategia única y exclusivamente de carácter partidista, que no se corresponde con la actitud dialogante y la actitud absolutamente responsable con la que, por parte de la Junta de Andalucía y de la Diputación provincial, se ha ordenado la posibilidad de poner en marcha este consorcio, y que, desde luego, yo creo que tiene un gran perjudicado, que es la imagen de Huelva como capital de la provincia de Huelva, y un gran perjudicado que son los cerca de trescientos ochenta y cinco mil ciudadanos que podrían utilizar, en más de dos millones setecientos mil desplazamientos al año, un consorcio de transportes que funcione de manera democrática, con un reparto proporcional del gobierno del mismo,

con un reparto proporcional desde el punto de vista económico del mismo y que permitiría prestar un mejor servicio a los ciudadanos, que yo creo que debe ser la bandera que debe guiar la acción de los responsables políticos institucionales.

Nos da la sensación de que el Ayuntamiento de Huelva no está en ese planteamiento, y nos gustaría que, con el acuerdo, también, del Parlamento de Andalucía, se ratificara la voluntad de hacer y de poner en marcha este consorcio de manera absolutamente dialogada, consensuada, y buscando única y exclusivamente la prestación de un mejor servicio a los ciudadanos de Huelva en materia de transportes.

Muchas gracias.

La señora RIVAS PINEDA, SECRETARIA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Jiménez.

Para posicionar al Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor Valderas.

El señor VALDERAS SOSA

—Gracias, señora Presidenta.

Señorías, miren, desde la posición del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, si atendemos a la propuesta, pues tendremos que decir sí.

Digo que, si entendemos a la propuesta, pues yo creo que nadie podría decir no a esta propuesta del Partido Socialista, que se acaba de debatir —es curioso— en el Ayuntamiento de Huelva y se acaba de, lógicamente, rechazar la propuesta que el Partido Socialista acaba de debatir en el Ayuntamiento de Huelva.

La propuesta dice: «Instar al Parlamento, al Consejo de Gobierno, a acordar e impulsar, con el resto de administraciones públicas implicadas, la constitución y funcionamiento del Consorcio Metropolitano de Transporte de Huelva». Cuentan ustedes con el apoyo de Izquierda Unida. Si atendemos al discurso político hecho por el portavoz proponente, cuentan con el apoyo; si atendemos al debate producido, yo diría, en el Ayuntamiento de Huelva, ya las condiciones cambian.

Y las condiciones cambian porque, efectivamente, se está en un problema del debate, yo diría, electoral en la provincia de Huelva, de la capital, y, sobre todo, de los Zipi y Zape de la capital: Partido Socialista y Partido Popular. Y, claro, entonces es cuando se entra en fondo, forma, financiación, objetivo, control futuro de este consorcio... Y, cuando se llega ahí, es cuando aparecen las separaciones sobre una propuesta que, mirada desde el objetivo de la propuesta en sí, sin mirar la exposición de motivos, yo creo que, efectivamente, todo el mundo, desde una posición razonable, fundamentada, racional, tendría que decir: «Vamos a

avanzar para mejorar los elementos de comunicaciones entre los entornos metropolitanos».

Hombre, ¿qué es lo que me sucede a mí aquí en este momento? Que yo plantearía, si queremos avanzar... Es que hago una propuesta transaccional para poner un punto dos. Es: «acordar impulsar, tal como dice el Partido Socialista, y, al mismo tiempo», insistir, impulsar o instar a las fuerzas políticas e institucionales de Huelva que hacen posible que esto salga adelante a que se sienten, cojan el toro por los cuernos y superen los problemas de fondo, forma, financiación, objetivos y control, porque, si no, mucho me temo que estaremos diciendo no en el Ayuntamiento de Huelva hace media hora y diciendo sí en el Parlamento de Andalucía a una propuesta que, lógicamente, al menos nosotros compartimos. Pero compartimos también algo que ha dicho el portavoz socialista: es imposible decir que vamos a hacer un consorcio de carácter metropolitano sin contar con la ciudad que se sitúa en el eje central de ese consorcio.

Por lo tanto, como esto es así, a mí no me gustaría que el debate aquí quedara en sí, no, blanco o negro en función del propio debate municipal. Por eso hago esa propuesta transaccional, para superar el propio debate que ha habido en este momento en el ayuntamiento de la capital, desde el punto de vista de que parece ser —y entro ya en elementos de fondo— que uno de los elementos que impiden esto es que prácticamente se les exige a determinados ayuntamientos de la capital una mayor respuesta económica que al conjunto de otras administraciones, y ahí es donde parece que está un poco el escalón o el tropezón para que esto no avance de acuerdo con lo que son objetivos y filosofía que todos compartimos.

Por lo tanto, no me extendo más, no me extendo más.

Nosotros no compartimos estrictamente la exposición de motivos. Si la generosidad con la que ha intervenido el portavoz socialista en este punto es la que expresa el contenido de la propuesta final, vamos a decir sí; pero, al mismo tiempo, le agradeceríamos que aceptara esa propuesta de carácter transaccional, si la Presidenta lo acepta en este momento, y el grupo proponente y el otro grupo lo aceptan, de un punto dos, de impulso de las fuerzas políticas —es decir, que tenemos representatividad en el entorno—, junto con la Diputación y el Ayuntamiento de la capital, nos sentemos a superar esta situación, o —lo digo sinceramente— no será superable y tendremos que esperar a que pasen las próximas elecciones municipales.

La señora RIVAS PINEDA, SECRETARIA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Valderas.

He de señalarle que tiene que traer la enmienda por escrito a la Mesa. Muchas gracias.

Para posicionar al Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor RODRÍGUEZ DOMÍNGUEZ

—Con la venia, señora Presidenta. Señorías.

Para fijar la posición del Grupo Parlamentario Popular, decir, en primer lugar, que uno, en su ingenuidad, pensaba que el Grupo Parlamentario Socialista, a través de su portavoz y, a su vez, Secretario Provincial del Partido Socialista en la provincia de Huelva, quizás por aquello de la proximidad cronológica con los Presupuestos Generales del Estado, recientemente presentados, y en un tema como es el tema de infraestructuras en la provincia de Huelva, en esta Comisión, dentro de esa defensa de los intereses generales de los ciudadanos de Huelva y de la defensa de las infraestructuras de Huelva, estuviéramos debatiendo, por ejemplo, el desdoble de la Nacional 435 o la llegada del Ave a Huelva, que ya, en comparecencia anterior de la señora Consejera en esta Comisión, vemos, una vez más, la triste noticia en cuanto al retraso sempiterno en esa llegada del Ave a Huelva y la nula defensa de los intereses de los onubenses y de los andaluces ante el Gobierno amigo.

Pero estamos ante una iniciativa que, con todos los respetos, como no podía ser menos, trae otro sentido. Y el sentido no es el de la defensa de ese interés general. El sentido es, simplemente, el intentar socavar al Ayuntamiento de Huelva, y en particular al señor Alcalde de dicha ciudad. Y uno no puede menos que comprenderlo. Yo le comprendo a usted, señor Secretario Provincial del Partido Socialista de Huelva, que, usted, después de haber perdido en cuatro ocasiones en esa alcaldía por goleadas manifiestas, y de saber que va a perder de nuevo por goleada manifiesta, donde ya ustedes han agotado el once inicial y el banquillo, por decirlo en términos futboleros, pues, de una u otra forma, utilice las distintas instancias, en este caso el Parlamento de Andalucía, para menoscabar la actuación política del Ayuntamiento de Huelva.

Y mire, se lo digo desde lo que es la constatación de un hecho objetivo, a través de los documentos, con la exposición que usted ha manifestado y con lo que también, de alguna forma, usted, en la exposición de motivos, ha sido mucho más suave. Ya en la parte oral de la defensa de esta iniciativa sí es donde usted ya abiertamente, abiertamente, pone de manifiesto cuáles son las intenciones.

Pero, mire, lo que usted ha dicho no se corresponde en absoluto con lo que el propio Ayuntamiento de Huelva ha manifestado en todo momento sobre el Consorcio Metropolitano de Transporte. Y permítame que, al hilo de ello, le haga alusión al acta del último pleno celebrado por el Ayuntamiento de Huelva, donde se debatía esta moción. Y contesta el portavoz del Grupo Parlamentario Popular. Y le leo textualmente

—me imagino que usted lo tendrá, para que vea que no hacemos ningún tipo de juego semántico—:

«Como hemos manifestado en este Pleno, tenemos interés en que se realice el consorcio de transporte del área metropolitana de la ciudad de Huelva. Tenemos interés porque creemos que, efectivamente, será un servicio que se podrá prestar a los ciudadanos en mejores condiciones de las que se les está prestando actualmente. Creemos que es un servicio público que será interesante también para los ciudadanos de Huelva, y hemos manifestado, no solo en este Pleno, sino también a la Consejería de Obras Públicas y Transportes, el interés que tiene el Ayuntamiento de participar en unas condiciones que sean mejores que las que se nos planteaban en un primer momento, pensando que nosotros aportaremos a ese servicio cerca de ciento cincuenta mil habitantes, pero también una empresa municipal de transporte público que tenemos gestionando, y queremos una garantía para otro servicio público que está afectado directamente por lo que se haga en el consorcio, que es el transporte público del taxi. Estamos esperando una propuesta de la Consejería. Yo no veo que en esta intervención del portavoz del Grupo Parlamentario Popular no haya sino otro ánimo que el del diálogo, el del consenso y el de buscar el interés general. Por cierto, por cierto, y en aras... Desde el respeto siempre, pero, también, desde la reflexión a la coherencia, el portavoz del grupo municipal de Izquierda Unida dice textualmente, y le leo: «Estamos de acuerdo con la creación de un consorcio del transporte, pero no estamos de acuerdo con el modelo Millán, con el consorcio de transportes del señor Millán, que es un viejo conocido de la afición, que sabemos lo que pretende, lo que quiere, y no estamos de acuerdo con el modelo que se quiere implantar. Sobre esas bases rechazamos el consorcio que se quiere implantar». No lo dice este humilde diputado, lo dice el señor portavoz del grupo municipal de Izquierda Unida en el Ayuntamiento de Huelva. Con lo cual, señor portavoz del Grupo Socialista, nosotros queremos dejarle claras tres cuestiones:

La primera de ellas es que el Partido Popular apuesta por la creación del Consorcio Metropolitano de Transportes de Huelva, y apostamos desde la sinceridad y desde la creencia de que puede ser un buen instrumento para mejorar todo lo que suponga la movilidad y, en definitiva, la resolución de un problema importante como es el transporte de cara a los ciudadanos. Segunda cuestión, no estamos de acuerdo con el modelo que se ha planteado hasta ahora. Y tercera y última cuestión, aún no estando de acuerdo con el modelo planteado hasta ahora, seguimos insistiendo en profundizar en esa línea de diálogo, en esa línea de llegar, y lo más rápidamente posible, a un consenso que dé satisfacción a todo lo que pueda suponer por un lado el interés de los ciudadanos pero, también, la defensa de los legítimos intereses de las distintas

administraciones. Y al Ayuntamiento de Huelva no le podrá usted negar esa línea de diálogo que en todo momento ha mantenido; y aquí —le vuelvo a repetir— está, como notario imparcial, esa acta del último Pleno celebrado en el Ayuntamiento de Huelva.

Pero, lo que sí es evidente, señor portavoz del Grupo Socialista, es que yo entiendo que, si de verdad queremos ir todos en un ánimo constructivo, debemos hacerlo desde la altura de miras y no desde la miopía política. Si fijamos el acento en la altura de miras, se podrá llegar, y de una forma rápida, a la constitución del Consorcio Metropolitano de Transportes. Si se quiere utilizar el Consorcio Metropolitano como un instrumento en contra del Ayuntamiento de Huelva y como un instrumento contra el Alcalde de Huelva, pues difícilmente se va a llegar a un acuerdo. Ustedes tienen toda la legitimidad política para ejercer la oposición en el Ayuntamiento de Huelva como ustedes entiendan y crean conveniente, pero, no nos parece de recibo utilizar algo que puede ser positivo e, indudablemente, lo será si se llega a ese acuerdo y a ese diálogo, pero dejando aparte lo que pueden suponer las miopías partidistas.

En definitiva, señorías, y termino, el Partido Popular ha estado, va a estar y estará con la creación del Consorcio Metropolitano de Transportes de Huelva; pero, desde luego, no vamos a estar con modelos impuestos y cerrados desde el primer momento, donde lo que se pretenda sea poner en tela de juicio la actitud del Ayuntamiento de Huelva. Esa sí que no nos parece una actitud constructiva y positiva.

Muchas gracias, señora Presidenta.

La señora RIVAS PINEDA, SECRETARIA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Rodríguez.

Para sustanciar el debate, tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Socialista el señor Jiménez.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ

—Muchas gracias, señora Presidenta.

Yo tengo... Al final, de la intervención del señor Rodríguez, no he sabido... No soy capaz —quizás sea por la hora— de enterarme exactamente de cuál es la postura que tiene el señor Rodríguez. Lo que me da la sensación es de que el señor Rodríguez tampoco lo tiene muy claro.

Pero me parece que aquí, este debate, desde luego, para algo ha servido, y es para que todo el mundo nos retratemos y veamos, de verdad, quién está apostando y mirando por el interés de los ciudadanos y por la constitución de un servicio de transporte que puede arbitrarse a través del consorcio, y quiénes no.

Yo quiero agradecer, en cualquier caso, el tono de los dos grupos, pero sí me parece que hay algunas cosas que convendría aclarar, fundamentalmente para no confundir a la ciudadanía aunque algunos estén en la ceremonia de la confusión y tengan una capacidad infinita para estar dentro de esa confusión, pero sean incapaces de salir de ella.

Izquierda Unida, yo creo que tiene una visión razonablemente clara de lo que tiene que ser este proyecto —a mi juicio—, y se ha reflejado en reiteradas ocasiones en el Pleno del Ayuntamiento de Huelva. Yo estoy de acuerdo con usted, señor Valderas, en que es pieza fundamental la posición, el papel y la postura que adopte el Ayuntamiento de Huelva para, con toda claridad, el ser o no ser del consorcio. No va a haber consorcio de transportes si no está la capital. Hombre, sería muy triste que tuviéramos que esperar a que hubiera un gobierno sensible con los intereses de los ciudadanos para que hubiera un consorcio para el conjunto de la provincia. Yo creo que eso es una traición que el Gobierno de la capital de la provincia le haría al conjunto de la provincia, volviendo a negar su realidad en ese discurso miope y ombliguista, al que estamos acostumbrados a escuchar al Partido Popular en la capital de la provincia, negando continuamente el papel que tiene que jugar en términos de centralidad y de capitalidad en la provincia. Por eso me parece muy razonable la propuesta de enmienda que usted presenta, en voz, aquí a la Comisión. Y si por parte de la Mesa se..., perdón, por parte de la Comisión se acepta la tramitación de la misma, desde luego nosotros estaríamos encantados en que se incorporara, porque, desde el principio, hemos estado apostando por el diálogo en toda la extensión del término y en todos los ámbitos; e, indiscutiblemente, el ámbito de la capital es muy importante. Y, si eso sirve para desbloquear el proyecto, nosotros estamos totalmente de acuerdo en ello.

Hay algunas cosas más que le quería decir, señor Valderas: el Ayuntamiento de Huelva tiene absolutamente todos los datos. El portavoz del Partido Popular, al que ha hecho referencia el portavoz del Partido Popular en el Parlamento, conoce todos los datos. Se ha reunido más de seis o siete veces con la Junta de Andalucía para analizar los datos, para analizar cómo, cuándo, cuánto y de qué manera se integraría Huelva en el consorcio. Desde el primer segundo de la puesta en marcha del proceso, el Ayuntamiento de Huelva, desde el año 2006, tiene puntual información del procedimiento, del mecanismo. Tan es así que, siendo Presidente provincial del Partido Popular Pedro Rodríguez en aquellas fechas, ayuntamientos del Partido Popular fueron votando uno a uno la aprobación de los estatutos y su integración en el futuro consorcio. Solo decisiones estrictamente localistas y con una visión política muy corta han impedido que al final del proceso el Partido Popular, el ayuntamiento, insisto,

se incorporara. De hecho, le insisto que el presidente provincial de esa formación política, hoy, como Alcalde de la ciudad de Lepe, forma parte de la propuesta del consorcio.

Se paga en el consorcio en función de la población. Eso lo sabe hasta mi hija que tiene siete años. Y, como usted comprenderá, el Ayuntamiento de Huelva gobierna sobre ciento cincuenta mil ciudadanos y tendrá que hacer una contribución mayor, porque un mayor número de sus ciudadanos harán uso del consorcio en el futuro. Por lo tanto, la razón nada más que puede llevar a que, de una manera ponderada, pueda contribuir más. Estamos hablando de cien mil euros, señor Valderas y señor Rodríguez, de contribución, según las cifras que me han dado a conocer. Cien mil euros de contribución por parte de un Ayuntamiento que tiene ciento cincuenta mil habitantes; que, quizás, por esa cantidad, quizás por esa cantidad, está haciendo imposible la constitución del consorcio. Hombre, quizás también porque la visión que tiene, del transporte público, el Partido Popular la hemos escuchado a lo largo de esta Comisión. La última gran decisión que ha tomado conforme al transporte público... Ya que le veo al señor Rodríguez muy preocupado con las cifras relacionadas con el transporte, él habla de las infraestructuras para aprovechar que el Pisuerga pasaba por Valladolid, para poder hacer alguna mención a los Presupuestos Generales del Estado. Pero, la última gran decisión que ha tomado el Partido Popular en materia de transporte público ha sido quitar... Llevarse, en una bolsa, 14 millones de euros de la empresa municipal Emtusa, para financiar las deudas del ayuntamiento, provocando la alarma de los trabajadores y de los ciudadanos de Huelva, que han visto, claramente, que hay una estrategia de descapitalización de esa empresa municipal, buscando no se sabe muy bien si al final un proceso de privatización, en el que, por cierto, el Partido Popular en la provincia de Huelva está en una especie de orgía privatizadora de los servicios públicos municipales, buscando financiar las ruinas espantosas en las que tiene sumidos a los ayuntamientos donde gobierna.

Y si al señor Rodríguez le preocupan los recursos económicos, hombre, le debería preocupar que en estos momentos los consorcios que están en funcionamiento estén recibiendo una subvención muy importante por parte de la Administración pública andaluza, conforme al número de usuarios, pero que, para un tamaño parecido al que pueda tener la provincia de Huelva, no bajan del millón doscientos mil euros de subvención anual, perdiendo todos los años —la provincia de Huelva— en materia de transportes, porque el Ayuntamiento de Huelva ha decidido boicotear y dinamitar las posibilidades de una comunicación razonable, de calidad y barata para los ciudadanos, y prestando unos servicios en condiciones a los ciudadanos y ciudadanas de nuestra provincia.

El diálogo, señor Rodríguez, ha sido la línea conductora de la actuación que la Junta de Andalucía ha seguido. De hecho, no ha sido hasta el mes de marzo de este año cuando por última vez, y tras numerosas cartas de los distintos consejeros de Obras Públicas de la Junta de Andalucía en este periodo, se han vuelto a sentar la Junta de Andalucía y el ayuntamiento de la capital, para intentar alcanzar un acuerdo. Han intentado ustedes echar por delante al taxi, mezclando las zonas de prestación del taxi con el Consorcio Provincial de Transporte, y ha tenido que salir la propia asociación del taxi desmintiendo su oposición a la constitución del Consorcio Provincial del Transporte. Intentaron ustedes echar por delante a la empresa municipal Emtusa. Con lo pelos de punta, ante la descapitalización en la que la han sumido ustedes, además, los sindicatos salieron defendiendo la necesidad de que Emtusa se constituyera y formara parte de ese consorcio, porque va a ser la gran beneficiaria, esa compañía y sus trabajadores, en la prestación de este gran servicio.

Y UGT, Comisiones Obreras, el taxi, la compañía pública, los usuarios y consumidores de la provincia, las asociaciones de vecinos... Todo el mundo está de acuerdo en la necesidad de sustituir ese consorcio. El Ayuntamiento de Huelva, por una estrategia corta de miras, que yo creo que les hace perder su capacidad de liderar la provincia de Huelva, se niega.

Yo le pido hoy a usted que ayude a ese proceso de diálogo, impulsando también con su voto positivo, desde esta Cámara, esta iniciativa, y que podamos desbloquear esta situación que lo único que busca —se lo aseguro— es garantizar la prestación de un servicio en condiciones, eficiente, barato y de calidad para el conjunto de los ciudadanos de la provincia de Huelva, incluida la capital, porque no son de peor categoría que otros ciudadanos de la Comunidad Autónoma andaluza, donde ayuntamientos gobernados por ustedes, por el Partido Popular, en esas capitales de provincia, han impulsado, colaborado y hecho posible la puesta en funcionamiento de este consorcio.

Muchas gracias.

La señora RIVAS PINEDA, SECRETARIA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Jiménez.

Antes de pasar a la votación, he de preguntar a la Comisión si acepta la enmienda que ha presentado el Grupo de Izquierda Unida.

Una vez aclarado este punto, pasamos a las votaciones. Les recuerdo que la primera proposición no de ley era agrupada, y que se acordó, en su momento, votarlas por separado.

He de añadir también que vamos a votar primero la relativa a la construcción de una variante en Villanueva de Córdoba, presentada por el Grupo Popular.

He de añadir también que hay un pequeño error de imprenta en el punto número 1, y que no sería la 423, sino que sería la 424.

Y, una vez aclarado esto, pasamos a la votación.

Señorías, se inicia la votación.

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

Pasamos ahora a votar la presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, relativa al mismo tema, a la construcción de la variante sureste en Villanueva de Córdoba.

Señorías, se inicia la votación.

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

Pasamos a votar la siguiente proposición no de ley, presentada por el Grupo Parlamentario Popular, relativa a la ampliación del puerto de Tarifa. Les aclaro que aquí sí se había aportado una enmienda, por parte del Grupo Parlamentario Socialista, y que se volvió a plantear otra por parte del Grupo Popular. Si quieren, paso a leerla. Quedaría de la siguiente manera: El punto número 1...

Bien, con el acuerdo de la Comisión...

Señorías, se inicia la votación.

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

Pasamos a la siguiente proposición no de ley en Comisión, relativa al trazado del Ava en su paso por el municipio de El Viso del Alcor.

[Corte en la grabación.]

Perdón, señor Valderas, serían: ¿Votos a favor...? ¿De nuevo? Bien.

¿Votos en contra? ¿Y abstenciones?

[Intervenciones no registradas.]

Bien, muchas gracias.

[Corte en la grabación.]

Ahora sí pasamos a la siguiente proposición no de ley, relativa al trazado del Ava a su paso por el municipio de El Viso del Alcor, presentada por el Grupo de Izquierda Unida. Aclarado ya que no se ha aceptado la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

Señorías, se inicia la votación.

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

Pasamos a la última proposición no de ley, relativa al Consorcio Metropolitano de Transportes de Huelva, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. No sé si los señores diputados y diputadas quieren que les lea los puntos o pasamos directamente a la votación.

Pasamos a la votación.

[Intervención no registrada.]

El señor VALDERAS SOSA

—¿El PP no acepta la tramitación?

Eso es lo que quiero saber. Quiero saber si el PP se niega a la aceptación de la enmienda que me acepta el PSOE.

Gracias.

El señor RODRÍGUEZ DOMÍNGUEZ

—Se lo voy a ratificar al señor Valderas: que no aceptamos la tramitación de la enmienda transaccional.

La señora RIVAS PINEDA, SECRETARIA DE LA COMISIÓN

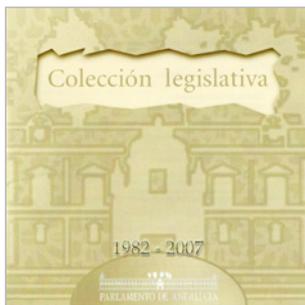
—Una vez aclarado, pasamos a la votación, señor Rodríguez.

Señorías, se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: ha sido aprobada, al haber obtenido 10 votos a favor, 6 votos en contra, ninguna abstención.

Pues, si no hay nada más, nos vemos en la siguiente Comisión de Obras Públicas.

Muchas gracias.



SERVICIO DE PUBLICACIONES OFICIALES

INFORMACIÓN Y PEDIDOS

Edición, diseño y composición:

Servicio de Publicaciones Oficiales

Información:

Servicio de Publicaciones Oficiales

Pedidos:

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

Teléfono:

(34) 954 59 21 00

Dirección web:

<http://www.parlamentodeandalucia.es>

Correo electrónico:

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



PRECIOS

CD-ROM O DVD

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



© Parlamento de Andalucía