DIARIO SESIONES DSPA

DIARIO DE SESIONES
PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

COMISIONES

Núm. 59 IX Legislatura Año 2012

FOMENTO Y VIVIENDA

Presidencia: Ilma. Sra. Dña. Ana María Rico Terrón

Sesión celebrada el jueves, 4 de octubre de 2012

ORDEN DEL DÍA

COMPARECENCIAS

9-12/APC-000275. Comparecencia de la Excma. Sra. Consejera de Fomento y Vivienda, a petición propia, a fin de informar sobre política general en materia de movilidad.

PREGUNTAS ORALES

9-12/POC-000353. Pregunta oral relativa al tranvía de Alcalá de Guadaira, Sevilla, formulada por el Ilmo. Sr. D. Jaime Raynaud Soto, del G.P. Popular Andaluz.

9-12/POC-000354. Pregunta oral relativa a obras en Mairena del Aljarafe de la Consejería de Fomento y Vivienda, Sevilla, formulada por el Ilmo. Sr. D. Jaime Raynaud Soto, del G.P. Popular Andaluz.

9-12/POC-000366. Pregunta oral relativa al Plan Mascerca, formulada por los Ilmos. Sres. Dña. Josefa Vioque Zamora y D. Enrique Javier Benítez Palma, del G.P. Socialista.

9-12/POC-000367. Pregunta oral relativa a la situación de los consorcios de transportes en Andalucía: funcionamiento en red, formulada por los Ilmos. Sres. Dña. Natividad Redondo Crespo y D. Enrique Javier Benítez Palma, del G.P. Socialista.

© Parlamento de Andalucía - ISSN:1134-7279 - DL:SE. 1550-1994
Publicaciones Oficiales

PREGUNTAS DE INICIATIVA CIUDADANA

9-12/PICC-000001. Pregunta de iniciativa ciudadana relativa a la adopción de medidas eficaces en orden a la solución del gravísimo problema habitacional que padece Andalucía, formulada por la Ilma. Sra. Dña. Inmaculada Nieto Castro, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

PROPOSICIONES NO DE LEY

9-12/PNLC-000038. Proposición no de ley relativa a la prioridad de la vía férrea Algeciras-Bobadilla, presentada por el G.P. Socialista.

9-12/PNLC-000076. Proposición no de ley relativa al tramo Sevilla-Antequera del eje ferroviario transversal de Andalucía, presentada por el G.P. Popular Andaluz.

9-12/PNLC-000091. Proposición no de ley relativa a la ampliación del área de actuaciones del Consorcio de Transportes de Granada, presentada por el G.P. Popular Andaluz.

9-12/PNLC-000136. Proposición no de ley relativa al Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda en la provincia de Granada, presentada por el G.P. Socialista.

SUMARIO

Se abre la sesión a las diez horas, treinta y siete minutos del día cuatro de octubre de dos mil doce.

Comparecencias

9-12/APC-000275. Comparecencia de la Consejera de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre política general en materia de movilidad (pág. 5).

Intervienen:
Dña. Elena Cortés Jiménez, Consejera de Fomento y Vivienda.
Dña. Inmaculada Nieto Castro, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.
D. Enrique Javier Benítez Palma, del G.P. Socialista.
Dña. Alicia Martínez Martín, del G.P. Popular Andaluz.

Preguntas orales

9-12/POC-000353. Pregunta oral relativa al tranvía de Alcalá de Guadaíra, Sevilla (pág. 19).

Intervienen:
D. Jaime Raynaud Soto, del G.P. Popular Andaluz.
Dña. Elena Cortés Jiménez, Consejera de Fomento y Vivienda.

9-12/POC-000354. Pregunta oral relativa a obras en Mairena del Aljarafe de la Consejería de Fomento y Vivienda, Sevilla (pág. 22).

Intervienen:
D. Jaime Raynaud Soto, del G.P. Popular Andaluz.
Dña. Elena Cortés Jiménez, Consejera de Fomento y Vivienda.

9-12/POC-000366. Pregunta oral relativa al Plan Mascerca (pág. 24).

Intervienen:
Dña. Josefa Vioque Zamora, del G.P. Socialista.
Dña. Elena Cortés Jiménez, Consejera de Fomento y Vivienda.

9-12/POC-000367. Pregunta oral relativa a la situación de los consorcios de transportes en Andalucía: funcionamiento en red (pág. 25).

Intervienen:
Dña. Natividad Redondo Crespo, del G.P. Socialista.
Dña. Elena Cortés Jiménez, Consejera de Fomento y Vivienda.

Preguntas de iniciativa ciudadana

9-12/PICC-000001. Pregunta de iniciativa ciudadana relativa a la adopción de medidas eficaces en orden a la solución del gravísimo problema habitacional que padece Andalucía (pág. 27).

Intervienen:
Dña. Inmaculada Nieto Castro, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.
Dña. Elena Cortés Jiménez, Consejera de Fomento y Vivienda.

Proposiciones no de ley

9-12/PNLC-000038. Proposición no de ley relativa a la prioridad de la vía férrea Algeciras-Bobadilla (pág. 29).

Intervienen:
Dña. Rocío Arrabal Higuera, del G.P. Socialista.
Dña. Inmaculada Nieto Castro, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.
D. Jaime Raynaud Soto, del G.P. Popular Andaluz.

Votación de los puntos 1, 2 y 3: aprobados por unanimidad.

Votación del punto 4: aprobado por 8 votos a favor, ningún voto en contra, 7 abstenciones.

9-12/PNLC-000076. Proposición no de ley relativa al tramo Sevilla-Antequera del eje ferroviario transversal de Andalucía (pág. 36).

Intervienen:
D. Jaime Raynaud Soto, del G.P. Popular Andaluz.
Dña. Inmaculada Nieto Castro, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.
D. Alfonso Rodríguez Gómez de Celis, del G.P. Socialista.

Votación: rechazada por 7 votos a favor, 8 votos en contra, ninguna abstención.

9-12/PNLC-000091. Proposición no de ley relativa a la ampliación del área de actuaciones del Consorcio de Transportes de Granada (pág. 43).

Intervienen:
Dña. Ana Vanessa García Jiménez, del G.P. Andaluz.
Dña. Inmaculada Nieto Castro, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.
Dña. María Nieves Masegosa Martos, del G.P. Socialista.

Votación: Aprobada por unanimidad.

9-12/PNLC-000136. Proposición no de ley relativa al Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda en la provincia de Granada (pág. 48).

Intervienen:
Dña. María Nieves Masegosa Martos, del G.P. Socialista.
Dña. Inmaculada Nieto Castro, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.
Dña. Ana Vanessa García Jiménez, del G.P. Andaluz.

Votación de los puntos 1, 2 y 5: aprobados por 8 votos a favor, ningún voto en contra, 7 abstenciones.

Votación de los puntos 3, 4 y 6: aprobados por unanimidad.

Se levanta la sesión a las trece horas, cuarenta y cinco minutos del día cuatro de octubre de dos mil doce.

9-12/APC-000275. Comparecencia de la Consejera de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre política general en materia de movilidad

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Buenos días.

Comenzamos esta sesión de la Comisión de Fomento y Vivienda. Estamos esperando al portavoz del Grupo Socialista, pero parece ser que se retrasa un poquito. Son ya casi diez minutos lo que hemos esperado y, bueno, pues, por deferencia, evidentemente, pero yo creo que todos tenemos un amplio trabajo por delante y tenemos que ajustarnos bastante a los tiempos, así que vamos a empezar.

Empezamos con el primer punto del orden del día, que es una solicitud de comparecencia pedida por el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, en este caso, la Consejera de Fomento y Vivienda, para informar sobre la política general en materia de movilidad.

Así que, sin más, señora Consejera, tiene usted la palabra.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Muy bien, pues muchas gracias, señora Presidenta. Buenos días, señoras y señores diputados.

Comparezco, como bien decía la Presidenta de esta Comisión, a petición propia a esta Comisión para informar sobre la política general de movilidad que en esta materia llevamos a cabo desde la Consejería de Fomento y de Vivienda.

Esta Consejería está poniendo la política de infraestructuras y de transportes al servicio de un modelo cuyos ejes principales son el transporte público colectivo, el peatón y la bicicleta. He tenido oportunidad de plantearlo en alguna ocasión en esta Comisión.

Este planteamiento, que defendemos y que priorizamos desde la Consejería, coincide plenamente con la estrategia europea en materia de transporte y medioambiente, y con el Libro Blanco sobre la política de transporte en Europa. Les hablo de prioridades, señorías. Cada Administración tiene las suyas, como hemos visto también en los Presupuestos Generales del Estado y en el PITVI, un plan que, por cierto, se ha elaborado desde la falta absoluta de transparencia. Esperamos, estamos seguros de tener ahora oportunidad de mejorarlo a través del diálogo y la participación, porque, ciertamente, necesita de esa mejora.

Así pues, en lo que concierne a esta Consejería, partimos de cuatro pilares básicos: transporte público colectivo, el apoyo a la movilidad no motorizada, con una apuesta por la bicicleta, el peatón y el objetivo de construir ciudades más compactas y eficientes.

Como ya he tenido oportunidad de mencionar en otras ocasiones, desde la Consejería estamos impulsando la revisión del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte de Andalucía, el plan conocido como PISTA, ampliando el horizonte hasta el año 2020, e incorporando las orientaciones establecidas en materia de integración ambiental y sostenibilidad y el cambio de modelo productivo, un reto que tenemos por delante si efectivamente queremos cambiar la situación que Andalucía tiene ahora mismo.

Situado en el eje de esta planificación al transporte público, desde la Consejería de Fomento y Vivienda hacemos una apuesta clara y mantenemos nuestros compromisos con los metros de Málaga y Granada, que son proyectos absolutamente prioritarios, al igual que el tren tranvía de la Bahía de Cádiz. Nos comprometemos con las infraestructuras y cumplimos con hechos.

En este sentido, permítanme que me detenga en estas tres grandes infraestructuras, donde estamos avanzando paso a paso, compromiso a compromiso, desde el diálogo y la participación ciudadana, desde la claridad en el modo en el que nos dirigimos a la gente y desde la lealtad institucional.

Los metros de Granada y Málaga y el tren tranvía de la Bahía de Cádiz constituyen, como saben, las tres grandes infraestructuras de transportes cuya construcción acomete actualmente la Junta de Andalucía. Estas actuaciones, que permiten avanzar hacia un modelo de movilidad sostenible en las principales áreas metropolitanas, representan, además, tres de las mayores obras públicas en el conjunto de España. El trabajo que se realiza tiene como elemento central la transparencia y la cooperación con los ayuntamientos por los que discurrirán estas infraestructuras, así como colectivos vecinales y comerciantes radicados en las zonas de las obras, en aras de difundir el estado de situación de cada actuación y priorizar conjuntamente aquellos trabajos que permitan ir cumpliendo el restablecimiento del viario para la recuperación del tráfico rodado en aquellas arterias ocupadas provisionalmente por las distintas obras.

A pesar del complejo contexto presupuestario, al que no son ajenos ninguno de los diputados que componen esta Comisión, forzados por los planes de ajuste que el Gobierno está imponiendo a las distintas administraciones, el impulso de estas tres infraestructuras ha sido considerado prioritario, conscientes también de la generación de empleo y riqueza que supone la construcción de estos tres metropolitanos. Actualmente dan empleo directo e indirecto a más de 2.500 trabajadores y trabajadoras.

A esta cifra que les decía, de 2.500 trabajadores y trabajadoras, hay que sumar la línea 1 del metro de Sevilla, en servicio, como saben, desde abril del año 2009. Se ha consolidado con 361 trabajadores la sociedad

operadora, entre empleados directos y de las empresas de los servicios externalizados, y recientemente, también saben, se ha lanzado una nueva convocatoria para cubrir 25 plazas de su bolsa de trabajo.

En cuanto al metropolitano de Granada, que saben ustedes que discurre por los municipios de Albolote, Maracena, Granada y Armillas, se está cumpliendo con las previsiones marcadas en el programa de trabajo implementado tras la formalización del crédito del Banco Europeo de Inversiones, que permitirá completar la inversión necesaria para la finalización de la obra, cifrada en 502 millones de euros.

De hecho, en solo seis meses, desde el pasado mes de febrero, los ritmos de producción y empleo en la construcción de esta infraestructura se han multiplicado por cuatro. De una certificación mensual de dos millones y medio de euros, se ha pasado a nueve millones, y de 250 empleos a 1.000 puestos de trabajo entre directos e indirectos. Este nuevo impulso está permitiendo dar respuesta a la prioridad consensuada con comerciantes y vecinos de Granada, así como con el ayuntamiento de la capital, que no es otra que la de concluir antes de final de año todos los trabajos que afectan al viario público y al tráfico rodado, para recuperar la normalidad en las calles de Granada, donde actualmente se encuentra el grueso de la obra.

Actualmente, y tras las últimas reaperturas o restituciones de viario, más del 60% de la traza por la que discurrirá el metro ligero ha recuperado ya la circulación rodada y el tránsito peatonal.

Así mismo, y de cara a los plazos previstos para la puesta en servicio del metro ligero —primer semestre de 2014—, la Consejería de Fomento y Vivienda acaba de sacar a licitación las dos últimas actuaciones para completar la obra civil por valor de 16 millones de euros, que contará, supondrá la instalación de las marquesinas en las 23 paradas en superficie y montaje de la vía en el subtramo del paso provisional por la zona de Adif. El edificio de talleres y cocheras del metro ligero ha recibido el primer tren de su flota, al objeto de iniciar las primeras pruebas dinámicas en trazado a finales de este mismo año, momento en el que contará ya con un total de seis trenes finalizados.

El lunes comenzaron las tareas de desvío y reposición de los servicios afectados en el tramo de la calle Andrés Segovia, comprendido entre la plaza de Fontiveros y la glorieta del Paseo Emperador Carlos V, de 500 metros lineales de longitud. La reactivación de estos trabajos es necesaria para abordar, en la fase posterior, la ejecución de la plataforma en superficie del metro ligero en dicho tramo, así como la posterior reurbanización integral del viario público en esta intersección del barrio del Zaidín. Desde la participación ciudadana y el diálogo con vecinos y comerciantes, así como desde la lealtad al ayuntamiento, estamos dando respuesta en el Zaidín.

El metro de Málaga, por su parte, continúa avanzando en su objetivo de puesta en servicio de las líneas 1 y 2 hasta el intercambiador de El Perchel-María Zambrano, donde, como saben ustedes, confluyen ambas líneas, a finales del año 2013. Este trazado equivale al 85% de la longitud total del metro. Cuenta ya con la práctica totalidad de su superficie despejada para el uso público y el tráfico rodado, gracias a las últimas actuaciones acometidas por la Consejería de Fomento y Vivienda, en coordinación con el Ayuntamiento de Málaga, para reabrir importantes arterias viarias, fundamentalmente el eje configurado por el eje Barbarela-Virgen de la Cabeza-Cómpeta y, hoy mismo, que hubo de retrasarse por las intensas lluvias que cayeron en la ciudad de Málaga el pasado viernes, el paso inferior de la ronda intermedia de Manuel Azaña.

La devolución del viario público ocupado por las obras fue uno de los principales compromisos adquiridos por esta Consejera durante la comisión mixta que tuvimos oportunidad de celebrar el pasado 25 de julio con el ayuntamiento. También fue un compromiso expresado al conjunto de los vecinos.

Así mismo, y a pesar del contexto de menor disponibilidad presupuestaria, la Consejería ha reactivado las obras, en el mes de julio, del tramo Renfe-Guadalmedina, que estaban paradas, correspondientes al trazado común de ambas líneas, que discurre por el centro urbano, hito que permitirá que los callejones de El Perchel, única zona que permanece ocupada por la obra, vayan recuperando la normalidad a finales del presente año, y en la primavera sea totalmente restituida para el uso público.

Los trabajos en el metro de Málaga, que ya presentan una inversión ejecutada de más de 480 millones de euros, suponen un potente motor de generación de empleo. Ayer mismo anunciamos que las obras incrementan un 22% el volumen de contratación, hasta un total de 1.617 trabajadores directos e indirectos. La obra civil de las líneas 1 y 2 está prácticamente concluida, y los trabajos se centran, fundamentalmente, en la arquitectura de las estaciones de la línea 1 y la implantación de sistemas e instalaciones para la explotación.

Antes de fin de año, la Consejería licitará a través de la Agencia de la Obra Pública, por un importe de 4.100.000 euros, un nuevo contrato para la instalación de marquesinas en las cinco paradas del tramo en superficie de la línea 1, y la mejora de accesibilidad a estas paradas desde los edificios universitarios y el hospital clínico que se encuentran, como saben, en el entorno. Este concurso es el último para completar el equipamiento e infraestructuras de las líneas 1 y 2 hasta el intercambiador de El Perchel-María Zambrano, el trazado que entrará en servicio comercial a finales del año 2013.

El presupuesto del metro de Málaga se sitúa en los 762 millones de euros, incluido el tramo Guadalmedina-Malagueta, que es el único cuya obra aún no se ha

iniciado, pero en el que la Consejería trabaja para buscar la más óptima fórmula de financiación.

Por su parte, las obras del tren tranvía de la bahía de Cádiz, Chiclana de la Frontera-San Fernando-Cádiz, se encuentran también en su fase final, a excepción del tramo urbano de Chiclana de la Frontera, que fue el último en adjudicarse y donde el ayuntamiento de la ciudad aboga por una modificación de su trazado. La Consejería ha tendido puentes con el ayuntamiento chiclanero para abordar este tema, sobre la base de que el trazado definitivo debe ser el más sólido desde del punto de vista técnico, de captación de demanda y de prestación de servicio, así como de viabilidad económica en su construcción y explotación.

Las obras del tren tranvía, con un presupuesto de 225 millones de euros, tiene prácticamente concluida la infraestructura y la reurbanización desde la salida del núcleo urbano de Chiclana hasta San Fernando, y la conexión con la línea de ferrocarril para su prolongación a Cádiz capital. En breve concluirá el conjunto de la obra civil en el término municipal de San Fernando, mientras que en el tramo interurbano entre Chiclana y San Fernando se desarrollan actualmente los trabajos de montaje de vías.

Igualmente se trabaja en coordinación con Adif y Renfe en la puesta en servicio, para lo cual se están desarrollando ya pruebas dinámicas con la primera unidad del tren tranvía, al tratarse de un prototipo que requiere homologación de Adif.

Grandes infraestructuras para la movilidad sostenible, señorías, con las que la Consejería mantiene una apuesta firme y consolidada, pese al difícil contexto impuesto.

Finalmente, permítanme una referencia a la línea 1 del metro de Sevilla, que se ha consolidado desde su entrada en servicio, con más de 45 millones de viajeros transportados desde su inauguración en abril del año 2009. El uso del vehículo privado en Sevilla y su área metropolitana se ha reducido en 10.000 vehículos al día. Menos atascos, mejor calidad del aire, más calidad de vida, gracias a la apuesta de esta Consejería.

En el último ejercicio, el año 2011, el incremento de la demanda para la línea 1 —14,9 millones de usuarios— ha supuesto un 8,87% más que en el año 2010, de manera que se permitió, por primera vez, superar las previsiones establecidas en el modelo de equilibrio económico-financiero en el que se basa esta concesión administrativa. Dada esta favorable respuesta de la ciudadanía del área metropolitana, el metro de Sevilla ha anticipado la ampliación de su flota con la adquisición de cuatro nuevas unidades, por valor de nueve millones y medio de euros, que permitirán ampliar su capacidad de transporte en un 25%, ganar en fiabilidad y disponibilidad de sus servicios. Estos cuatro nuevos trenes, que incrementarán la flota hasta 21 unidades, podrán entrar en servicio en la próxima Navidad.

La línea 1 del metro de Sevilla supuso una inversión, como todos ustedes conocerán, de 658 millones de euros, a los que hay que sumar la subvención anual de explotación que se asigna en los Presupuestos del Consejo de Gobierno andaluz, de 48 millones de euros al año, y que contribuye a que la prestación del servicio se realice con tarifas de servicio público asequibles a la ciudadanía.

Una línea de éxito, señorías, por demanda, por intermodalidad y por precio. Como ven, nuestros compromisos y hechos reflejan claramente nuestras apuestas. Pretendemos repetir en otros puntos de Andalucía el éxito de la línea 1 del metro de Sevilla.

En cuanto a las líneas 2, 3 y 4 del metro de Sevilla, la Consejería mantiene el compromiso de trabajar en la búsqueda de un modelo financiero en colaboración con el Gobierno de España y el Ayuntamiento de Sevilla.

En este sentido, mostramos nuestra absoluta disposición a colaborar con la comisión tripartita solicitada por el Ayuntamiento de Sevilla en su último pleno.

Como siempre que hay un proyecto encima de la mesa, ahí está el Gobierno andaluz. También es necesario abordar, en este sentido, las necesidades de movilidad en sus distintos modos de transporte.

Dentro de nuestro modelo de movilidad sostenible, además de las infraestructuras que acabo de describir, avanzamos en los planes de transporte metropolitano de todas las aglomeraciones urbanas andaluzas. De ahí nuestro interés por ampliar el ámbito de los consorcios de transporte, para ganar cobertura de población en todas las áreas metropolitanas. En la actualidad hay nueve consorcios de transporte, que interconectan 195 municipios, abarcando el 65,4% de la población total de Andalucía.

En este sentido, como dato que constata la eficacia y eficiencia de la red, a cierre de agosto del año 2012 se contabilizaban más de ochocientas veinticuatro mil tarjetas operativas de los consorcios. Hemos conseguido, señorías, la integración tarifaria de toda la red de consorcios hasta la reciente entrada de Huelva, lo que supone un nuevo logro.

Los consorcios constituyen, además, la mejor herramienta para la intermodalidad, es decir, para la interconexión ágil entre los distintos modos de transporte: autobús, redes de cercanías y media distancia, metro, bicicleta, catamarán… Nuestra apuesta por los consorcios de transporte es firme, y también está acreditada por los hechos. Y seguirá. Queremos mejorarlo, como les decía, con la redacción de los planes de movilidad de las aglomeraciones urbanas.

Señorías, hay más. Estamos inmersos en la elaboración de los planes de movilidad sostenible, con los que contarán las aglomeraciones urbanas de nuestra Comunidad. Nuestro apoyo a la movilidad no motorizada, con una apuesta expresa por la bicicleta, se materializará en la presentación de las bases y estrategias, en diciembre de este mismo año, del Plan Andaluz de la Bicicleta, para integrar el uso de este medio de transporte en la vida urbana, con los consiguientes

beneficios en la salud pública y en la reducción de la contaminación ambiental y acústica.

Actualmente estudiamos las diferentes posibilidades y potencialidades de cada provincia para crear redes metropolitanas de vías ciclistas en cada una de ellas, que comenzarán a proyectarse a lo largo del año 2013 y aprovecharán todas las posibilidades de intermodalidad.

En este sentido, el área metropolitana de Sevilla es un ejemplo de integración de las vías ciclistas ejecutadas o programadas con el transporte público existente. Existen ya construidos un total de 115 kilómetros de vías ciclistas asociadas a carreteras autonómicas, 50 kilómetros en construcción y otros 160 kilómetros de carril bici proyectados. Por otra parte, son un total de 18 los kilómetros de vías ciclistas asociadas a los metros y tranvías andaluces, construidas en las mismas obras de ejecución de las infraestructuras. En cuanto a viales peatonales, se han construido un total de 20 kilómetros, habiendo 90 más proyectados. En lo referente a las plataformas reservadas para el transporte público en las áreas metropolitanas, son 13 los kilómetros ya construidos en bulevares o viales metropolitanos de acceso a las capitales.

Señorías, vamos a fomentar, mediante la cooperación, colaboración y coordinación con los ayuntamientos, el desarrollo de políticas de movilidad sostenible en materia de peatonalización y reactivación de los espacios públicos de las ciudades. Creemos firmemente en los ayuntamientos, en los municipios, y desde esa convicción vamos a poner en marcha el programa Ciudad Amable, a través de la Direcciones Generales de Arquitectura, Movilidad e Infraestructura de la Consejería de Fomento y de Vivienda. Con este programa pretendemos combinar las políticas de movilidad y revalorización del espacio público, en colaboración con los ayuntamientos y los colectivos sociales, en consonancia con la Estrategia Andaluza de Sostenibilidad Urbana del año 2011. La Ciudad Amable tendrá, además, como objetivo la sensibilización colectiva sobre los valores de la movilidad sostenible en las ciudades. Partimos de la base de que debemos promover y participar en el debate sobre cómo configuramos los espacios de convivencia. Vuelvo a lo que les decía en un principio: frente a la ciudad diseminada y hostil, la ciudad compacta y amable, la ciudad mediterránea, la ciudad para los ciudadanos.

Señorías, además, estamos plenamente inmersos en la elaboración de una ley andaluza de movilidad sostenible, como saben ustedes, fruto del acuerdo de gobierno entre Izquierda Unida y el Partido Socialista, que regulará las obligaciones de las distintas administraciones sobre el transporte público, planteando los instrumentos que faciliten la movilidad sostenible y fomentando los medios de transporte no motorizados.

Partiendo de una visión integral de la movilidad, hemos constituido un grupo de trabajo para impulsar la elaboración y redacción de los estudios previos, anteproyecto y proyecto del mismo, que cuenta desde su gestación con una enriquecedora participación de la ciudadanía. Ya les decía que forma parte del ADN de Izquierda Unida, forma parte del ADN de la Consejería de Fomento, la participación ciudadana como mejor manera de involucrar a los ciudadanos y a las ciudadanas, no solamente en el conocimiento de los problemas, sino en la puesta en práctica y en la aportación de soluciones.

El grupo de trabajo incluirá la aportación de expertos y la participación de asociaciones de ecologistas, sindicales, vecinales, de consumidores y usuarios, de personas con capacitaciones sensoriales diferentes. Les adelanto aquí el principio rector esencial del que partimos para elaborar esta ley: la función del transporte es garantizar la accesibilidad a los bienes, servicios y contactos con las demás personas, independientemente del lugar donde se viva, la capacidad adquisitiva que se tenga, la edad o el género, y hacerlo sin generar más movilidad que la estrictamente necesaria. Ahí, señorías, están resumidos muchos de nuestros puntos de vista sobre la movilidad sostenible.

Por otra parte, estamos dando un impulso a la integración de la Red Logística de Andalucía en la Red Transeuropea de Transporte de Mercancías, a través de los ejes del Corredor Mediterráneo, convirtiendo los nodos de red en puntos estratégicos. Potenciamos el transporte marítimo desde los puertos andaluces y de estos hacia el exterior, así como su capacidad de los nodos de desarrollo y generadores de empleo, actualizando usos y modernizando y ampliando las instalaciones con criterio, también, de sostenibilidad ambiental.

La Agencia Pública de Puertos está poniendo en valor la Red Logística de Andalucía; un conjunto de 11 plataformas intermodales de máximo nivel distribuidas en los siete nodos portuarios y los cuatro del interior de la Comunidad Autónoma. Coincidimos, en este sentido, con el Parlamento andaluz y con la Plataforma en Defensa del Ferrocarril en la mejora necesaria, urgente, de la línea Algeciras-Bobadilla. Es el primer puerto de España, como conocen todos los diputados y diputadas, y no puede, no debe esperar a su mejora veinte años.

Señorías, permítanme detenerme en cuestiones que afectan a la planificación de la movilidad en Andalucía y sobre lo que es necesario hacer alguna referencia crítica.

En este sentido, el Gobierno central ha presentado unos Presupuestos Generales del Estado que no cumplen con el Estatuto de Autonomía, al no plantear el porcentaje de inversión en función del peso de la población en el conjunto del Estado, y, bajo nuestro punto de vista, la presentación del nuevo PITVI ha dejado patente la importancia que desde La Moncloa se va a dar a la movilidad sostenible en Andalucía: un cero absoluto. Ya les decía que esperamos, a través del dialogo y de las aportaciones, poder mejorar ese PITVI. Creo que hay espacio para poder hacerlo, ins-

titucional, y esperamos establecer colaboración con el Ministerio de Fomento.

Desde la Consejería consideramos necesaria la apuesta decidida por el ferrocarril de cercanías de media distancia y el transporte de mercancías por ferrocarril. Esperemos que esto pueda ser una realidad pronto.

Nada más y muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Consejera.

A continuación, tienen la palabra los portavoces de los grupos políticos, que, como hemos acordado, tendrán un solo turno en el uso de su palabra.

Así que, por parte del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, tiene la palabra la señora Nieto.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias. Buenos días.

Queríamos destacar algunos elementos de la intervención de la Consejera, que ha seguido con coherencia una línea argumental que ya se ha ido plasmando en actuaciones concretas que en algunos casos se van definiendo, en otros se van diseñando y en algunos casos, como también ha tenido ocasión de explicar, ya se encuentran en ejecución. Y nos parece interesante destacar, de esa filosofía que anima esos proyectos, que o bien se están diseñando o bien ya están definidos o actuando sobre ellos, la reflexión que gira en torno al modelo de ciudad y a la forma en que ocupamos el espacio en el que convivimos, tratando de moldearlo incidiendo desde la movilidad y hablando siempre de la movilidad asociada a la sostenibilidad. Y nos parece interesante por cuanto supone un cambio de concepto muy grande que, efectivamente, si puede llevarse a conclusión desde la Consejería, va a generar unas expectativas formidables de nuevos espacios de convivencia, de apertura de nuevos espacios públicos y, por lo tanto, de recuperación de una idea de calidad de vida, que se fue apartando en los años en los que la voracidad constructiva y la infraestructura poco meditada les ganaron el espacio a la persona, al peatón y a las fórmulas de movilidad que podemos entender como sostenibles y que usted ha detallado muy bien.

Nosotros pensamos que, efectivamente, la peatonalización y la prevalencia de las personas y de sus necesidades deben ponerse por delante de las obras faraónicas, que no por su fastuosidad o por sus grandes presupuestos acaban resultando útiles para la ciudadanía en sus movimientos cotidianos.

También nos parece interesante, Consejera, la adopción de fórmulas participativas para la elaboración de todos los planes y de todo el desarrollo normativo que deba mover la implementación de las políticas que se gesten en la Consejería. Esos verdaderos instrumentos de trabajo de cara al futuro tendrán la fiabilidad de ser participativos, de ser fruto de la elaboración colectiva, y pueden garantizarle a la Junta la adopción de decisiones que sean fruto de consensos amplios, que, como bien ha destacado, tengan en cuenta tanto opiniones técnicas y expertas hasta los criterios que solo pueden aportar colectivos específicos que se enfrentan de manera cotidiana a innumerables obstáculos urbanos que hacen más complicada su movilidad.

Nos parece también una reflexión interesante, para aplicarla a la política diaria que se aplique desde la Consejería, la relación entre la movilidad y el modelo productivo. Muy interesante porque esos planteamientos de política de movilidad se vinculan al trabajo y especialmente a las necesidades de las personas trabajadoras. La inversión pública se piensa primero y se traslada a las necesidades y a la práctica con objetivos claros de transformación social y de transformación económica. Y desde luego, desde el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, desde Izquierda Unida, consideramos que ese objetivo último de transformación de la sociedad y de cambio del modelo productivo es la referencia, el horizonte al que debemos encaminar todas las políticas que implementemos. Y especialmente, y en este caso, las que tutela esta Consejería, por ser las que vertebran el territorio y las que consiguen acercar personas, bienes, servicios, y, como ha dicho, también las que pueden procurar áreas logísticas que fomenten una diversificación de nuestro tejido productivo, especialmente necesaria en un momento como el que atravesamos de dificultad y de crisis casi sin precedentes.

Es un objetivo muy ambicioso. Nos parece que precisa de mucha pedagogía política, porque han sido muchos los años de lanzar a la ciudad mensajes de grandes infraestructuras, de obras faraónicas casi. Hay que promover un cambio de mentalidad y de esfuerzo común con otros departamentos autonómicos y con otras administraciones, y a ello me referiré después.

Ese excesivo peso específico que ha tenido el desarrollo de grandes infraestructuras lo ha tenido en especial en las grandes infraestructuras viarias. Eso ha mejorado la vertebración del territorio, no lo negamos porque es innegable, pero no quiere decir que ese haya sido el mejor modelo de entre los que se podían haber elegido para vertebrar nuestro territorio. Nos parece más que razonable que la Consejería se plantee en esta legislatura el mantenimiento de esa estructura y los mínimos de calidad y de seguridad vial para quienes las utilizan. Pero nos parece muy bien que esto se haga en paralelo a esa traslación, a ese cambio de modelo, en el que ahora se ponga el acento en otras infraestructuras que han resultado relegadas en etapas anteriores pero que muestran, en un momento como este, su prevalencia, su importancia, incluso la urgencia de prestarles atención por cuanto la

mayor parte de la ciudadanía precisa de servicios y de transportes públicos eficientes, con precios asequibles y que, efectivamente, les comuniquen con otras personas, con los centros de trabajo y con otras ciudades.

La espiral alcista de costes en la que ha entrado todo lo que tiene que ver con las infraestructuras viarias tiene que ver tanto con su mantenimiento como con la espiral alcista, como decía, del combustible de los vehículos, como por los costes medioambientales, que siguen también creciendo de manera exponencial. Esos desplazamientos privados que se han trasladado necesariamente al vehículo particular, a la infraestructura viaria, han forzado también la red de distribución de mercancías, la comercial y la logística, al transporte fundamentalmente por carretera, haciendo muy elevados los costes fijos vinculados al transporte de las empresas que quieren implantarse en nuestro territorio, en Andalucía, para hacer su trabajo y para lanzar su producción.

El trasvase del protagonismo viario al ferroviario, en las conexiones territoriales interurbanas, y al metro en las urbanas, junto a la promoción y a la mejora de las redes de cercanías y la utilización de la bicicleta, nos parece una tarea, realmente, Consejera, muy ambiciosa.

La ampliación de la red de municipios vinculados a los consorcios metropolitanos de transporte, que también ha hecho mención, parece una línea que profundiza en esa máxima de tratar de prestar un servicio público a un número creciente de personas, y hacerlo con la calidad debida, para la ciudadanía, con independencia de sus municipios de residencia o de su poder adquisitivo, como también se ha mencionado. Es dar un verdadero vuelco a nuestra red de comunicación, a la manera en que nos movemos para ir a trabajar, para vivir en las ciudades, para viajar por ocio, para viajar por negocio. Es un cambio sustancial que nos hace intuir, desde Izquierda Unida, algunas dificultades importantes en la consecución de los objetivos concretos marcados, y que usted ha puesto sobre la mesa.

Para hacer algunos de estos cambios hace falta no solo la coordinación con otras administraciones, en muchos casos casi la complicidad con otras administraciones. Y parece una pieza clave sin la cual estos cambios se podrían ralentizar e incluso podrían no ver la luz. En este asunto, como en tantos otros hoy día, se está librando una batalla ideológica entre quienes se aferran a teorías ultraliberales y quienes queremos un profundo cambio hacia un sistema que no sea tan injusto, tan insolidario, y desde luego en términos de movilidad tan insostenible. Por eso también nos parece acertado el replanteamiento, no solo la reprogramación a la que el tijeretazo de la Administración central nos obliga en materia de inversión pública, sino también el replanteamiento de la financiación público-privada, que garantizaba la ejecución de algunas infraestructuras, pero en muchos casos triplicando el coste real de la obra y de su mantenimiento. Y todo ello porque —como bien ya se alertaba y ya el otro día la Consejera hacía referencia a ello— a aquella burbuja inmobiliaria y especulativa parece que la va a suceder en el tiempo la burbuja de las infraestructuras, cuando se generan convenios para la financiación de infraestructuras hechos a la medida de esas grandes constructoras, pero comprometiendo de una manera que linda la usura los presupuestos y las cuentas públicas, que debieran estar disponibles para la mejora y para la ampliación de servicios públicos a medio y a largo plazo.

Estos gestos pequeños que garantizasen en nuestra Comunidad Autónoma que una persona puede ir a cursar sus estudios en transporte público; el niño que aprende a montar en bici rodeado de mayores que utilizan la bicicleta de manera cotidiana; la persona mayor que puede pasear tranquilamente por la ciudad sin la presión del coche que le pite para que apriete al paso al cruzar la calle; el trabajador que puede no tener un vehículo propio y esto no es un inconveniente para acceder a un puesto de trabajo porque tiene garantizada su movilidad... Son pasos que se dan en la dirección correcta, entendemos desde Izquierda Unida, Consejera. Sobre todo, y también, cuando pensamos en las empresas a las que les salen las cuentas si se instalan en nuestra tierra porque sus costes fijos de transporte se abaraten enormemente.

Le decíamos que nos preocupa la consecución de algunos objetivos, cuando hablamos de la coordinación y de la colaboración con otras administraciones, porque lo que conocemos hasta ahora del PITVI nos resulta inquietante y poco esperanzador. Parece estar animado por un concepto y un modelo de movilidad que contrasta fuertemente con el que aquí se ha planteado y que nosotros compartimos. Y parece, además, que, en esa distribución de las nuevas redes de penetración y de vertebración del territorio, Andalucía no sale muy bien parada. Nosotros también esperamos que en el trámite que queda por delante hasta contar con un plan definitivo, todo lo que es —que es mucho— manifiestamente mejorable en ese plan se pueda mejorar.

Y animamos a la Consejería a que sea firme en las reivindicaciones que precisa nuestra tierra porque ya hoy día nadie puede dudar de que la movilidad, las mejoras, la modernización de las infraestructuras, pensada desde estos criterios sostenibles y de crecimiento económico vinculado a la calidad de vida, porque no tienen por qué ser términos enfrentados, si hacemos ese recorrido —como digo— y buscamos esas premisas, realmente el PITVI es muy mejorable y a Andalucía la ha castigado, con lo cual estaríamos doblemente castigados.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señora Nieto, perdone, pero tiene que ir terminando.

La señora NIETO CASTRO

—En seguida, Presidenta.

Resumo. Nos preocupa que el PITVI no recoja una parte importante de las aspiraciones estratégicas en materia de movilidad que tiene Andalucía. Nos preocupa que algunos ayuntamientos estén poniendo por delante intereses que nada tienen que ver con la calidad de vida de la ciudadanía, sino haciendo cuentas partidistas, y que eso pueda entorpecer alguno de los planes para los que necesariamente la Consejería necesitará la colaboración, la implicación y la complicidad de los ayuntamientos. Nos preocupa también que financiación poco meditada y ya comprometida no permita que vean la luz objetivos que en este plan realmente darían un salto en movilidad en nuestra Comunidad Autónoma, realmente muy necesario.

Le animamos a seguir en esa línea de valentía política, de abrir esos debates y de tratar de implementarlos. Y, en último lugar, desde Izquierda Unida lamentar también que la movilidad, si seguimos con los criterios férreos que está planteando el Gobierno central, solo se les aplique a los policías que se mueven desde toda España hacia Madrid para reprimir manifestantes. Que ya no se llama reprimir, que se llama...

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señora Nieto, lo siento, pero ha superado usted ya en tres minutos su tiempo.

La señora NIETO CASTRO

—De acuerdo, muchas gracias por su generosidad.

Pues eso, que, aparte de los policías, a ver si nos podemos mover todos por el territorio.

Gracias, Presidenta.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Nieto.

A continuación tiene la palabra el Grupo Parlamentario del Partido Socialista. En su caso, el señor... Enrique Benítez.

Muchas gracias, perdón.

El señor BENÍTEZ PALMA

—Muchas gracias, Presidenta.

Quiero empezar pidiendo disculpas por mi retraso. Como era un debate sobre movilidad, he decidido venir en tren y, desgraciadamente, ha llegado el tren 20 minutos tarde, lo que me ha impedido estar aquí a la hora prevista. Es lo que pasa cuando uno intenta ser coherente con lo que defiende y con lo que predica. Agradezco la amabilidad de la Presidenta de la Comisión y de la señora Consejera por haberme esperado, pero desgraciadamente el retraso ha sido bastante superior a la lógica y comprendo que hayan empezado la Comisión a tiempo, para no alargarla demasiado.

Yendo ya al fondo de la cuestión, al debate sobre movilidad, me parece..., al Grupo Parlamentario Socialista nos parece especialmente oportuno y relevante que desde la Consejería de Fomento y Vivienda y desde la Junta de Andalucía se aborde una reflexión serena y realista sobre la movilidad sostenible en Andalucía, por dos motivos fundamentales. Primero, porque la crisis económica ha volado el escenario en el que nos hemos movido en estos últimos años, un escenario de alegría presupuestaria, de riqueza, de creación de empleo, de inversiones millonarias, y todos sabemos que eso va a ser difícil que vuelva a corto plazo, lo que obliga a replantear, a repensar y a reflexionar qué tipo de movilidad queremos en Andalucía y cuál es el modelo por el que estamos apostando. Pero también hay otra segunda razón, y es el efecto de la crisis económica sobre la movilidad de la ciudadanía y de los trabajadores. Hasta ahora se ha apostado en Andalucía y en toda España y en muchos otros países por un modelo de movilidad que se basaba en la posesión de un vehículo privado, de un vehículo motorizado; de hecho, casi todas las estadísticas que conocemos, a través incluso de las encuestas o de los estudios que se han hecho para redactar los planes de movilidad sostenible de los ayuntamientos andaluces, han demostrado un peso creciente en estos últimos años del transporte motorizado frente a otros modos de transporte con los que desde el Partido Socialista estamos mucho más de acuerdo, cosa que hemos demostrado a través de la apuesta por consorcios de transporte o por modos de transporte público. Por ejemplo, en la provincia de Málaga, entre el año 1993 y el año 2004 —y lo recuerdo de memoria—, el transporte motorizado ha ganado 10 puntos, hasta llegar casi al 78%, mientras que el transporte público ha visto decaer su importancia del 19% hasta apenas el 13%, con todo lo que esto supone de efectos secundarios en cuanto a congestión del tráfico, en cuanto a la necesidad de nuevas infraestructuras, porque las que existen están congestionadas, el efecto sobre la contaminación urbana, sobre la contaminación acústica y sobre el medio ambiente. La Agenda Local 21 puso de manifiesto que una de las principales fuentes de contaminación en Andalucía tiene que ver con el transporte, que sabemos que es una fuente difusa y que es difícil de medir; pero en nuestros grandes núcleos urbanos la gran amenaza en cuanto a la agresión al medio ambiente viene precisamente de la mano del transporte individual. Y la crisis económica no solo pone

en cuestión este modelo, sino que además introduce elementos de difícil sostenibilidad, si me permite la expresión, económica del actual modelo.

Yo quería citar hoy un documento interesante que ha realizado una organización británica sin ánimo de lucro, que se llama Sustrans, que en un estudio muy reciente de este verano introduce el concepto de poverty..., de transport poverty, que es un concepto no oficial, un concepto no reconocido en los estudios oficiales, pero que tiene que ver con la pobreza que sufren las familias que no pueden mantener, no pueden permitirse el lujo de tener uno o dos vehículos a disposición de la familia, y, cuando en una familia británica tienes que elegir entre mantener dos vehículos en tu casa o pagar una hipoteca —porque al Reino Unido ya llegó la tijera neoliberal en la época de Thatcher—, entonces esas familias que sufren este transport poverty, porque no hay un transporte público alternativo que les permita acceder a los servicios básicos, sufren esta pobreza, la pobreza vinculada al no acceso al transporte público. Porque además sabemos que en el Reino Unido ha habido una apuesta fuerte por la privatización del transporte público. Poverty transport, poverty transport..., perdón, transport poverty. Y en el Reino Unido, si no tienes un vehículo particular, tienes más dificultades para llevar a tus hijos al colegio y tienes más dificultades para acceder a servicios básicos, como por ejemplo la educación. Que, en el Reino Unido, también a través de este estudio se pone de manifiesto que los hospitales están en zonas muy alejadas de la ciudad, cosa que nos sorprende, porque en Andalucía siempre que se construye un hospital o un centro de salud se habilita al mismo tiempo una ruta para que pueda accederse a él a través de transporte público. Es decir, que a veces los indicadores de riqueza dicen algo de los países, pero luego la realidad es que en Andalucía, por ejemplo, esta cuestión está mucho mejor resuelta que en el Reino Unido.

Así que nos parece oportuna la reflexión y nos parecen además muy interesantes las propuestas que se han hecho hoy por parte de la Consejera de Fomento y Vivienda porque abordan una cuestión que realmente va a suponer un problema a corto y medio plazo en Andalucía y en España, que es que el modelo que hemos tenido hasta hace poco tiempo encima de la mesa, un modelo basado en el crecimiento económico, en este momento ya no existe. Y además el..., los costes de transporte público, que es además un cálculo que hasta ahora no se ha hecho nunca en España, en España nadie ha calculado cuánto cuesta subvencionar el transporte público, sea del tipo que sea, va a ser una reflexión que vamos a tener que hacer y posiblemente tengamos que decidir entre más infraestructuras o mantener el transporte con algunas tarifas sociales para que determinados colectivos se puedan beneficiar de él. Y todo ese debate va a llegar y habrá colectivos y partidos políticos que prefieran seguir apostando por el cemento y por el hormigón en un entorno de menos demanda, porque hay crisis económica, y, sin embargo, en el Grupo Parlamentario Socialista nos parece que puede ser mucho más interesante hacer una reflexión sobre cuánto cuesta el transporte público y sobre la posibilidad de seguir manteniendo determinadas tarifas sociales, que es lo que realmente da carta de naturaleza al transporte colectivo que nosotros defendemos, precisamente para evitar que en Andalucía se pueda producir una situación masiva de transport poverty como el que ya está..., como lo que ya está ocurriendo en el Reino Unido.

Algunas de las propuestas que se han hecho por parte de la Consejera nos parecen especialmente interesantes; de hecho, muchas de ellas coinciden con un documento que también recomiendo la lectura a los miembros de la Comisión de Fomento y Vivienda, de la Fundación Centra, de este mismo año, del año 2012, titulado «Acción Modelo de Movilidad Urbana Sostenible en Andalucía», redactado por dos profesores de la Universidad de Granada que quiero citar para que conste en acta, Carmen Lizárraga y Alejandro Luis Grindlay Moreno. De entre las propuestas que ellos hacen —que hacen 14 propuestas para la mejora de la movilidad sostenible en Andalucía—, hay dos que me gustaría destacar porque nos parece importante desde el Grupo Socialista que se puedan ver o estudiar. En primer lugar, el presupuesto de los consorcios, que impide llevar a cabo planes de inversión y actuaciones más ambiciosas. Creo que hay que apostar por los consorcios de transporte en Andalucía —y de hecho, hoy mismo, en esta Comisión, hay alguna moción en este sentido—. Y la segunda: los autores se refieren a una hipotética descoordinación entre trasporte público y escolar. Yo no sé si esta descoordinación es tal como señalan estos autores, pero sí que ellos señalan que se podría llegar a economías de escala entre el transporte escolar subvencionado por la Consejería de Educación y el transporte público, que se sostiene por parte de la Consejería de Fomento y Vivienda. Yo mismo he sido Delegado de Obras Públicas y Transporte en Málaga. Había convenios con Transporte Público para garantizar el transporte escolar, sobre todo en zona de débil tránsito.

Pero estamos hablando al final de dos transportes que pueden generar sinergias, y la verdad es que es una actuación que puede tener un coste bajo y una eficacia alta, y que lanzamos a la Consejería por si se puede estudiar, porque todo lo que sea mejorar en Andalucía, creemos que siempre va a ser interesante.

Nos parece también muy relevante todo lo que sea la apuesta por la movilidad no motorizada. Me ha anticipado... no sé si va a ser el señor Raynaud, al que le tengo un respeto duplicado desde que he sabido que es bético, el que va a hacer la intervención con respecto al plan de movilidad; pero es importante, muy importante la apuesta por la movilidad no motorizada

en Andalucía por diversas cuestiones. Primero, porque todas las ciudades que han apostado por el carril bici han sido un éxito.

Desde el Grupo Parlamentario Socialista apoyamos todas las medidas que permitan incrementar el uso del carril bici, porque además, es una medida que no es solo una medida estética, sino que también es una medida que está permitiendo que muchas personas puedan acceder a sus puestos de trabajo sin necesidad de comprar un vehículo privado y eludiendo los efectos de la crisis económica. Es decir, que es una medida social el carril bici.

Y, con respecto a la peatonalización, pues, recientemente, personas como Antonio Burgos o la mismísima Soledad Becerril han manifestado su alegría por la creciente peatonalización del centro de Sevilla. Antonio Burgos incluso reclamaba un carril peatón. Así que lanzo esto porque algunos referentes del Partido Popular están a favor de las propuestas de la Consejería de Fomento y Vivienda, aunque no todos los miembros del Partido Popular estén a favor de ellas.

Termino con una cuestión que me parece también relevante —y pido un poquito la venia de la Presidenta: solo un minuto—. Nos parece fundamental que desde la Consejería se aborde la Ley Andaluza de Movilidad Sostenible. Era una asignatura pendiente que es necesario afrontar y, por todo lo expuesto hasta ahora, nos parece especialmente oportuno que se haga ahora mismo.

Y termino citando otro documento que me parece también muy interesante, que no se ha publicado nunca.

La FEMP, a través de las asociaciones de transporte urbano colectivo de toda España, encargó, a la revista de financieros internacionales *AFI*, un estudio que se llamó *Libro blanco de la financiación del transporte urbano*. Esto no se editó nunca; pero, como soy una persona estudiosa, pues conseguí una copia, y sí quiero hacer una referencia con respecto a las tarifas sociales porque me parece importante a la hora de hablar de movilidad en Andalucía.

La propuesta que se hace por parte de esta asociación es «tratamiento específico de las tarifas sociales». Y dice algo así como «las tarifas sociales —jubilados, estudiantes, familias numerosas...—».

Hago un inciso. Las tarifas sociales para jubilados nos cuentan casi el triple que las tarifas sociales para jóvenes. Y digo esto porque a veces nos planteamos por qué los jóvenes no participan en política, y puede que sea porque buena parte de las políticas no están dirigidas hacia ellos, sino precisamente hacia otros colectivos.

«Las tarifas sociales —jubilados, estudiantes, familias numerosas— implican una reducción importante respecto a las tarifas estándar, que se traducen en una pérdida de ingresos que erosionan el índice de cobertura que suponen los ingresos con respecto a los costes», ¿no? Y, en este libro blanco, que es también reciente —creo que es del año 2011—, proponen instaurar un sistema como el articulado en Alemania o el Reino Unido, donde se ha creado un fondo de financiación específico para cubrir las necesidades de financiación derivadas de estas tarifas sociales. Dado que en España las competencias en materia social recaen en las comunidades autónomas, y ya que es deseable que las ayudas a grupos desfavorecidos sean homogéneas en todo el territorio autonómico, sería razonable la articulación de un fondo, por parte de las comunidades autónomas, en función de la población a proteger, y cuya cuantía estaría definida por el resultado de multiplicar los usuarios subsidiados por la subvención implícita. Es decir, que, a través de esta propuesta, se plantea que se copie el modelo alemán o británico para crear un fondo que permita mantener las tarifas sociales del transporte público colectivo sin que eso suponga una merma —y ya termino, señora Presidenta— de los ingresos o de la viabilidad y sostenibilidad económica del propio modelo de transporte urbano, que, en la mayoría de los casos, es tema de los propios ayuntamientos.

Nos parece una propuesta interesante que, por lo menos, se puede plantear y estudiar. Siempre lo hacemos con espíritu constructivo, porque, evidentemente, hoy, quien se sube en un autobús urbano, sabe cuál es el público que lo utiliza. Son, en su mayor caso, jubilados, amas de casa, estudiantes, muchas personas inmigrantes..., precisamente los que no tienen vehículo privados, y consideramos que, desde la Junta de Andalucía, una propuesta razonable sería mantener ese inicio de cobertura para que el transporte público cumpla la función social que consideramos que tienen que cumplir las fuerzas políticas progresistas.

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Benítez, no sin antes agradecerle, lógicamente, las aportaciones que en materia bibliográfica ha hecho a esta comisión. Yo creo que nos ha dado usted un amplio trabajo para leer, y se lo agradecemos realmente.

Bien, tiene la palabra ahora la portavoz del Grupo Parlamentario Popular, en este caso la señora... ¿Quién va? Martínez.

Sí, perdón, Alicia Martínez.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Muchas gracias, Presidenta. Buenos días a todos. Gracias, señora Consejera, por su exposición.

Para el Partido Popular de Andalucía, uno de los objetivos fundamentales de la política de infraestructura

del transporte es configurar un sistema de transporte sostenible que profundice en la movilidad de los ciudadanos, directamente extraído de nuestro programa electoral. Entendemos la movilidad de una forma integral, es decir, apostamos por las infraestructuras que sirvan para lograr la cohesión territorial.

Consideramos necesario promover una red de transporte público viable, eficiente, accesible y sostenible medioambientalmente, donde se preste especial atención a la coordinación, a la intermodalidad y a la coordinación, como digo, de los sistemas de transporte.

Estos objetivos, creo que los compartimos todas las fuerzas políticas —se ha dicho por parte de los distintos portavoces—; pero, desde luego, desde el Partido Popular defendemos una movilidad sin demagogia y sin marcha atrás. Y tenemos que decir que en Andalucía nunca ha sido una prioridad la movilidad sostenible para el Gobierno andaluz: nunca lo ha sido. Y, de hecho, sigue sin serlo.

La constitución del bipartito, que gobierna hoy por hoy Andalucía, ha dado como fruto la separación de las competencias de planificación y ejecución de las infraestructuras del transporte, y es la prueba más evidente, más palpable, de que para el Gobierno andaluz no es una prioridad la planificación territorial de la movilidad en Andalucía. Por una parte, una consejería gobernada por el Partido Socialista para la ordenación del territorio y los planes subregionales e intermunicipales, y una consejería de Izquierda Unida para la ejecución de infraestructuras y la ordenación del transporte del viajeros. Nos parece una auténtica contradicción. De hecho, todo lo que se ha propuesto en esta Consejería, evidentemente, debería de ir perfectamente coordinado con todos aquellos planes que en Andalucía han tenido que ver con la planificación, y no han sido otros que el Plan Director de Infraestructuras del Transporte en Andalucía, de 1997 a 2007, o el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, donde se planificaba la posibilidad de establecer, pues toda la planificación territorial en Andalucía, o ahora el vigente PISTA, todos con un altísimo nivel de incumplimiento.

Si hay que retrotraerse a la planificación y a la movilidad en el transporte en Andalucía, pues tendríamos que irnos al año 1994, que no sé si el portavoz del Partido Socialista, entre todas las lecturas que hace, ha tenido ocasión de leerse aquella ley, que proponía que se redactara el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía. Plan cuya responsabilidad en la ejecución y la planificación de las ciudades en Andalucía es absoluta y total, esa planificación que ha dado origen a lo que tenemos hoy en Andalucía y que usted ha denominado como «ciudad diseminada y hostil». Pues bien, ese ha sido el fruto de los treinta años de planificación urbanística en Andalucía por parte del Gobierno socialista, y el cual usted asume, como bien ha dicho varias veces en esta Comisión. Eso ha sido el resultado de la planificación territorial en Andalucía y la generación de todas esas infraestructuras planificadas en planes tras planes, y hoy no conseguida.

Por eso nos sorprende que la Consejera haya salido a descalificar, también la portavoz de... bueno, todos los portavoces han salido a descalificar rápidamente el PITVI 2012-2014, y de camino los Presupuestos Generales del Estado 2013. Y, claro, está en el argumentario. Ahora toca descalificar los Presupuestos Generales del Estado y, de camino, el PITVI.

Pues bien, yo también quiero defender lo que ha sido, lo que es el Plan de Infraestructuras del Gobierno de la Nación, porque no se limita a enumerar una serie de proyectos, sino que va más allá, va a las acciones que deben hacerse para regular, para gestionar y para que funcionen distintos modos de transportes. Y el diagnóstico previo de ese plan, lo que detecta es una falta de planificación y desequilibrios territoriales, y lo que aborda, como no puede ser de otra manera, es la optimización y la sostenibilidad de las políticas de movilidad, o lo que es lo mismo, un uso eficiente del transporte y de la seguridad para la actividad inversora.

En los Presupuestos Generales del Estado, usted ha puesto una nota, ha puesto un cero absoluto —usted se repite, porque ya lo había dicho— en cuanto a la movilidad sostenible. Pero si tuviéramos que poner nota a la movilidad, en Andalucía, podríamos decir que ha sido peor que cero absoluto, ha sido no presentado. Y la prueba es que la licitación de obra pública cae, y cae, y cae, un año tras otro, desde el año 2008 hasta ahora, y, desde luego, eso, concluirá usted conmigo que no es achacable a los gobiernos del Partido Popular de Rajoy.

Y, mire, los Presupuestos Generales del Estado para 2013 suponen 1.059 millones del Grupo Fomento en Andalucía; son unos presupuestos realistas y comprometidos con Andalucía. Y usted lo sabe, lo que pasa que está en el argumentario el decir lo contrario. Son unos presupuestos que lo que hacen es continuar las obras paralizadas por el Partido Socialista —paralizadas, que no son los recortes de ahora, que son las reprogramaciones que ya inició Blanco, el Ministro Blanco, en el año 2010, con el Gobierno de Zapatero—. Es un presupuesto que viene a pagar las obras y las expropiaciones que se dejó sin pagar el Gobierno socialista: 129 millones de euros en 2013, y 152 en 2012; que son un total de 281 millones, que el Partido Socialista gasta, y que el Partido Popular cumple y paga.

Mire, en los Presupuestos Generales del Estado hay tres infraestructuras —tal y como usted, después, ha enumerado, en Andalucía, tres infraestructuras—, pues de las tres infraestructuras prioritarias en España hay dos que están en Andalucía. Y esas son: el puente de Cádiz y la A-7; dos obras ralentizadas por el Partido Socialista, y, que, desde luego, el Gobierno de Rajoy ha impulsado decididamente.

Primero fue Magdalena Álvarez y luego el Ministro Blanco quienes prometieron terminar la A-7. La para-

ron. Y, luego, en... La prometieron en 2009, en 2011, 2012, etcétera.

Y, después, en expropiaciones, el Partido Socialista se dejó expropiaciones sin pagar, se dejó sin pagar tramos de la A-7, que ya se han pagado, y se ha iniciado el tramo de La Gorgoracha-Puntalón. Y entre otras obras —no tengo tiempo en este momento de citarlas todas—, pero la A-4, a su paso por Despeñaderos, en Jaén; la nueva Ronda Oeste de Málaga; el tercer carril de la A-49; el corredor ferroviario Bobadilla-Algeciras; el AVE Sevilla-Cádiz; la operación Bahía de Cádiz; así como inversiones en distintos puertos y aeropuertos. Y, todo esto, a pesar de lo que el Grupo Fomento encontró a su llegada, tal y como encontraron las diferencias del déficit, el Gobierno de la Nación. Pues, bien, el Grupo Fomento se encontró una deuda de 40.000 millones de euros. Y, en Andalucía, ustedes, igualmente, reconocen —o deberían hacerlo— una deuda de 800 millones de euros, y, sin embargo, se permiten poner ceros y echar por tierra el trabajo del Gobierno.

¿Cuál es su alternativa, señora Consejera? ¿Qué va a hacer? Porque aún no lo conocemos. Usted solamente habla de descalificar. ¿Cuándo va a recibir al sector? Ustedes en sus intervenciones hablan de participación social, de reuniones con expertos, de entidades..., todas estas cuestiones. Pero, ¿cuándo va a recibir al sector que opera en las infraestructuras, que opera en la planificación territorial, en Andalucía? Que hace muy poco denunciaba que se van a perder 1.500 millones de euros, que vienen de Europa, que están ahí esperando —que vienen de Europa— y que, por la ineficacia de la Consejería de Obras Públicas y Transporte, por no poner en marcha determinadas obras, por la paralización de las mismas, se van a perder, claro que sí, señora Consejera, se van a perder.

Mire, sobre el tema de movilidad sostenible. Ustedes ya tienen historia, tienen antigüedad.

Decía... Preguntaba el Partido Socialista a la Consejera Rosa Aguilar, en Pleno, en el año 2009, sobre las medidas para favorecer la movilidad sostenible, y hablaba del PISTA como el mejor instrumento. Decía que «impulsa actuaciones en los metros, tranvías, en el eje ferroviario transversal». Decía: «Hemos constituido los consorcios, y, por cierto, antes de final de año 2009, constituiremos, o tendremos, el Plan Director de la Bicicleta». Lo ha vuelto usted a decir este año, señora Consejera. ¿Tres años para hacer un Plan Director de la Bicicleta? Usted no estaba, claro. Pero es que nosotros sí estábamos, los andaluces sí estábamos, y llevamos treinta años escuchando las mismas promesas de los gobiernos socialistas. Promesas, mentiras, propaganda y demagogia.

Ha dicho la Consejera: «Cero absoluto», «establecen prioridades lesivas para la mayoría social», «un modelo mercantilista que dimite de lo público», «entrega al sector privado las llaves de las infraestructuras». Finalmente, dice usted que «son un varapalo a la movilidad sostenible y a la intermovilidad, dos apuestas nítidas de la planificación de la Consejería de Fomento y Vivienda». Y ha dicho la portavoz, también, de Izquierda Unida, que el PITVI castiga a Andalucía, y que además estamos doblemente castigados. Y, entonces, ¿a los andaluces solamente nos castiga el Gobierno de la Nación, y no estamos castigados por el Gobierno de Andalucía que tiene las competencias en materia de infraestructuras?

Pues, mire, si atendemos a lo que ustedes vienen haciendo, es incumplimiento tras incumplimiento. Y si atendemos a la ejecución presupuestaria disponible hasta la fecha, la planificación territorial de infraestructuras y servicios del transporte solo alcanza el 37% en el Programa 5.1.B. Esto tiene que ver, señora Consejera, usted se reía antes, pero tiene que ver con que los fondos europeos finalmente puedan quedarse en el camino, porque la ejecución presupuestaria no está realizándose.

Pero esto es si atendemos a la ejecución presupuestaria —los datos que tenemos a día de hoy—, pero es que si salimos fuera, al terreno, pues lo que nos encontramos es que ustedes han prometido 438 kilómetros de autovía, y se han hecho 51. Y lo que nos encontramos es que han prometido la Autovía del Olivar desde el año 1999, y, bueno, pues ya sabemos lo que va a pasar con la Autovía del Olivar, que se va a quedar en el cajón; la Autovía del Almanzora, desde el año 1986; o la autovía Iznalloz-Darro, sin empezar.

Ustedes han dicho no a la colaboración público-privada, y además siguen haciéndolo, y ahora ya con más firmeza a través de la proposición no de ley que han registrado el Partido Socialista, con la apuesta, bueno..., apuesta... Supeditan absolutamente la ejecución de las obras Iznalloz-Darro, La Almanzora y El Olivar, a que haya disponibilidad presupuestaria y financiera, y, por supuesto, desaparece la colaboración público-privada.

¿Se han planteado ustedes que la colaboración público-privada puede también tener diálogo y sentarse con las empresas adjudicatarias a ver dónde están los problemas realmente?

Están ustedes haciendo una demagogia absoluta cuando hablan de la transformación del presupuesto en unas cantidades muy importantes.

Saben ustedes que este presupuesto se dirige a la conservación y a la explotación durante treinta años, y que ese precio depende de las condiciones que ustedes han puesto en los pliegos. Si ustedes quieren hacer un favor, un servicio, a los andaluces, realmente lo que tienen que hacer es sentarse con el sector, no solo con las entidades sociales y con los ciudadanos —que, por supuesto, que hay que hacerlo—, pero sentarse con el sector.

Y si hablamos de los metros, señora Consejera, desde luego, agradecer, como no puede ser de otra manera, la disponibilidad que muestra la Consejería para formar parte de esa comisión tripartita para impulsar las líneas de metro en Sevilla. Lógicamente,

usted sabe... Y, desde luego, es insostenible —eso sí es insostenible— el que se hayan invertido 17 millones de euros en la ejecución de los proyectos constructivos de las tres líneas de metro, y que eso se guarde en un cajón. Es una obra que no se puede parar, tiene que tener una apuesta clara del Gobierno de la Junta de Andalucía para buscar la financiación donde haya que buscarla, para seguir esa obra de construcción, que, efectivamente, es absolutamente rentable socialmente y absolutamente sostenible para la ciudad.

De la misma manera que el metro de Málaga. Usted, con sus declaraciones absolutamente incendiarias sobre el PITVI y con los Presupuestos Generales del Estado, ¿cree que no son infraestructuras sostenibles el metro de Málaga o el metro de Granada porque ustedes, con sus declaraciones, solamente apuestan por la movilidad no motorizada?

Mi pregunta es, señora Consejera, cómo ha venido usted a esta Consejería. ¿Ha venido en bicicleta? ¿O ha venido andando? ¿O cómo fue a visitar las obras del metro de Granada? El portavoz socialista ha venido, desde luego, en un medio motorizado.

Yo creo que esas declaraciones no pueden hacerse tan alegremente. Y, desde luego, apostar por el metro de Málaga para que esté en plazo, apostar por el metro de Granada para que esté en plazo. Y no lo que hemos venido teniendo, con el parón de esas obras y con el daño que se les ha ido causando a los comercios, a la ciudad, desde luego, no puede volver a repetirse.

Y si hablamos de tranvías, señora Consejera, tranvías sin empezar, tranvías paralizados, tranvías terminados sin poner en marcha o tranvías que se han cerrado después de poner en marcha, como es el de Vélez.

Si hablamos del eje ferroviario transversal, ¿usted cree que es sostenible el planificar una infraestructura que va de ningún sitio a ninguna parte porque se han empezado los tramos como no eran realmente operativos? ¿Usted cree que es sostenible enterrar un proyecto adjudicado de 354 millones de euros del AVE Santa Justa-San Pablo-Túnel de los Alcores? ¿Usted cree que es sostenible que el Presidente de este Gobierno, de este Gobierno —estamos en Andalucía—, prometa 2.676 millones de euros por colaboración público privada y solo se liciten 331 millones?

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señora Martínez, tiene usted que ir terminando.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Voy terminando.

Mire, sostenibilidad significa no duplicar recorridos como el metro de Sevilla y el metrocentro, que costó 120 millones de euros, cuando estaba también el bipartito en la ciudad de Sevilla. Significa poner infraestructuras en servicio por tramos, con prioridades, sin pausa, sin parar, los proyectos sin guardar en un cajón. Significa ajustar los costes de los proyectos y de los procesos para que no se dupliquen, como ha ocurrido con el metro y con tantos otros proyectos. Y significa también controlar la ejecución para garantizar que las obras que se hacen sean las que están en los proyectos, y no se quedan cosas en el camino, tal como señaló el portavoz del TSJA sobre el descontrol en la gestión de los proyectos de obras. Significa practicar la participación social y la transparencia real, señora Consejera, con los ayuntamientos afectados, la transparencia de las cuentas y de las inversiones. Significa acabar con la imagen de despilfarro y de corrupción que muchas veces se asocia a la obra pública.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señora Martínez, por favor.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Termino, señora Consejera, reclamándole que ponga en marcha, efectivamente, ese plan de infraestructuras para Andalucía, que signifique una movilidad sostenible de verdad. Estamos cansados de planes y de promesas, y lo que necesitamos es gestión, gestión y gestión. Y, desde luego, con la participación no solo de todos los grupos que estamos aquí representados en la Cámara, sino con la participación de todos los agentes sociales y de todos los sectores.

Nada más y muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Martínez.

Para terminar este punto del orden del día, tiene la palabra la señora Consejera.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Gracias, señora Presidenta.

Empezaré por la portavoz del Partido Popular, porque me parece que ha acabado su intervención mal. Cuando hablamos... Cuando hace usted mención a la corrupción y al despilfarro asociado a la obra pública, tendrá usted dónde apuntar en Gobiernos autonómicos que no es precisamente este Gobierno autonómico.

Espero, ¿eh?, que, bueno, tenga el suficiente valor para reconocer dónde ahora mismo, en qué Gobiernos autonómicos ahora mismo, gobernados por qué partido, hay una cuestión poco clara sobre el despilfarro y la corrupción en la ejecución de la obra pública, porque, si no, pues mejor uno no acaba su intervención de esa manera. Así que le pido que reflexione y que plantee elementos claros sobre esa situación.

Mire usted, reuniones con el sector se han tenido desde la Consejería y se producen diariamente con la Consejería, esta Consejería no va a mirar para otro lado. Nos sentamos con ellos, tenemos reuniones con ellos. Yo... La información que le doy, ¿eh?, y espero que..., comprenderá usted que le doy una información veraz, no una información no veraz. Reuniones con el sector se han producido y se producen de manera habitual en la Consejería de Fomento y en el conjunto de sus empresas como entes instrumentales.

Y yo lo que le planteo a los diputados y diputadas del Partido Popular, tanto en esta Comisión como en el Pleno, es ver si podemos llegar a un acuerdo para entendernos, por lo menos, para avanzar. Dejen de mirar al pasado, miren al futuro. Dejen de mirar al pasado y miren al futuro. Porque aquí hay un Gobierno nuevo, se lo planteé desde el primer momento, un cambio de Gobierno, donde Izquierda Unida es Gobierno y donde Izquierda Unida está asumiendo compromisos que se transforman en hechos. Miren hacia delante, no sigan mirando hacia detrás, porque así, si siguen ustedes mirando hacia detrás, desde luego, van a aportar prácticamente nada a Andalucía.

Y lo que yo he planteado... Yo no sé si la señora diputada del Partido Popular ha estado atenta a mi comparecencia o no, yo creo que he situado compromisos claros desde que este Gobierno empieza a andar convertidos en hechos, en Málaga, en Granada o en Cádiz. Compromisos hechos de verdad. No, le estaba planteando que había situaciones en metro Málaga que el trabajo de la Consejería de Fomento ha desatascado. Y hoy en día es una realidad en Málaga que los compromisos que se adquirieron en julio van para delante, y que las líneas 1 y 2 del metro de Málaga estarán en funcionamiento antes de que acabe el año 2013. Un compromiso, un trabajo, una gestión realizada con un fruto evidente. Y en Granada, exactamente igual. Y en el tren tranvía de Cádiz, exactamente igual.

Miren usted, el PITVI... Yo creo que tendremos oportunidad, tanto en Comisión como en Pleno, de analizar extensamente el PITVI, ¿eh? Pero hay elementos a los que yo quiero llamar a la reflexión.

Plantean tanto..., algunos miembros de su partido que no están de acuerdo con los Presupuestos Generales del Estado en cuanto a Andalucía, porque no se puede estar de acuerdo, porque incumplen el Estatuto de Autonomía. ¿Están ustedes de acuerdo con que en los Presupuestos Generales del Estado se incumpla el Estatuto? Creo que ustedes están vinculados a ese Estatuto y tienen que ser ustedes exigentes con el cumplimiento de ese Estatuto. Bueno, espero oírles decir, tanto a la Ministra de Fomento como al conjunto del Gobierno del Partido Popular, que tienen que cumplir con la Comunidad Autónoma andaluza, que tienen que cumplir con esta tierra.

Y es que, además, llevan un elemento, que es que no cumplen con el Estatuto porque ahora hacen ustedes la planificación en función de los proyectos. ¿Quiere decir eso que el Gobierno del Partido Popular no tiene proyectos para Andalucía, para cumplir con el Estatuto? Porque, si es así, esta Consejera de Fomento les pondrá encima de la mesa proyectos claros para que cumplan con el Estatuto, a ver si es un problema de que no tienen ideas o no tienen con qué proyectos invertir en la Comunidad Autónoma andaluza. Y hay uno claro: Algeciras-Bobadilla, el primer puerto de España, que tiene todavía la línea como la inauguró Alfonso XIII, decía la diputada de Izquierda Unida Inmaculada Nieto. Eso es absolutamente prioritario. Si no tienen proyectos con los que cumplir el porcentaje, ya se lo estamos poniendo encima de la mesa, ya se lo planteo yo desde la Consejería de Fomento y de Vivienda y desde el conjunto del Gobierno andaluz. Si están ustedes escasos de ideas, ya se las damos nosotros.

Me hablaba usted de la diferencia entre las distintas consejerías en cuanto a la planificación y a la ejecución. Yo no sé si ha oído usted hablar de la coordinación en la planificación, de una planificación compartida por parte del Gobierno andaluz y de una coordinación entre el conjunto de las consejerías. Ese es, desde luego, el objetivo que planteamos desde el Gobierno y el trabajo que estamos haciendo desde el Gobierno.

Miren ustedes, en relación con el PITVI, que se ha detenido y creo que hace..., bueno, algunos diputados, tanto la de Izquierda Unida como el del PSOE... El PITVI, en nuestra opinión y argumentación —y tendremos oportunidad de plantearlo—, abunda en las mismas políticas erróneas: posterga las redes de cercanías y las líneas medias. Y ello a pesar de que el propio PITVI señala que, en el año 2011, hubo 545 millones de viajes al año en trenes de cercanías. Bueno, pues el tren de cercanías es el gran olvidado de los Presupuestos Generales del Estado y el gran olvidado del PITVI. Tendrá eso que ver con que están ustedes alumbrando una gestión *thatcheriana* de privatización de algunas líneas, tanto de media distancia, que van a cerrar, como de cercanías, porque es evidente que con 545 millones de viajeros al año..., está claro dónde está esa función social que tiene que tener, lógicamente, el transporte público.

Y es que no hacen ustedes ni una sola apuesta. Hay escasos recursos para algunos proyectos, en concreto, en los presupuestos: un millón de euros para la red de cercanías de Sevilla, que mueve millones de personas al año —hagan ustedes el favor de plantearles a la Ministra y al Gobierno que tienen que

invertir mucho más en el cercanías de Sevilla—; 5,6 millones en la bahía de Cádiz, pero que corresponden al soterramiento de acceso a Puerto Real, y escasas o mínimas cuantías en el cercanías de Málaga. Son elementos fundamentales para mejorar el transporte público colectivo y la movilidad sostenible. Lo que uno dice, o lo que uno escribe en un papel, tiene que convertirse en hechos. Si verdaderamente apuestan ustedes por la movilidad sostenible, tienen que hacerlo creíble en los Presupuestos Generales del Estado, que no lo es, y es el diagnóstico y es la apuesta por parte del PITVI.

También dicen ustedes que iniciarán estudios para la conexión de la línea 1 del metro de Sevilla con la línea C2 de cercanías. Estudios, pero nada..., exactamente nada concreto.

Y tampoco describen actuaciones concretas en los servicios de media distancia. Si de verdad apuestan ustedes por el transporte público colectivo y por la movilidad sostenible, es necesario que convenzan a su Gobierno de que tiene que cambiar radicalmente y apostar por el tren de cercanías y por la media distancia en la Comunidad Autónoma andaluza, porque, si eso no es así, no serán en absoluto nada creíbles.

Y miren ustedes, el problema lo saben, el problema de... El contexto en el que hemos entrado de crisis desde el año 2010 tiene que ver con unos ajustes impuestos por parte del Gobierno central que han sido, además, denunciados por parte de esta Consejera, del Gobierno andaluz, con los que no estamos de acuerdo, pero que no tenemos más remedio que cumplir.

Si quieren ustedes cambiar esa situación, bueno, pues defiendan ustedes también al Gobierno del Partido Popular, defiendan en su partido que hay que aumentar el techo de déficit, porque, si no, hay que predicar exactamente y dar trigo, y lo que ustedes hacen es exactamente lo contrario.

Mire ustedes, fue el Parlamento el que en su votación decidió no mantener la colaboración público-privada. Recuerdan, ¿no? El Parlamento andaluz. Y tenemos una argumentación política, económica, social, medioambiental, clara.

Hablan ustedes de que, en la política en la que estamos, neoliberal, no se puede gastar más de lo que uno tiene —le dicen a las familias—. Bueno, pues, con la colaboración público-privada, lo que hacemos es gastar lo que se supone que vamos a tener en treinta años.

Bien, nosotros creemos que hay infraestructuras que hay que hacer, son prioritarias, y ese es el compromiso de la Consejería de Fomento y de Vivienda, y lo que hay que buscar son las mejores fórmulas de financiación.

Insisto: les planteo que miren ustedes al futuro, dejen de mirar al pasado, y así serán capaces de plantear, bueno, aportaciones que nos permitan mejorar en la movilidad sostenible y en la defensa del transporte público colectivo. Y con esto engarzo con lo que planteaba el portavoz del Partido Socialista.

Efectivamente, la cuestión del transporte público colectivo, de la movilidad sostenible y del no asalto al territorio es también una cuestión de clase, ¿eh? La función social del transporte es evidente, y lo planteaba en mi primera intervención: la accesibilidad a los bienes, a los servicios y al contacto con las personas. Y todo eso desde el punto de vista de la movilidad sostenible del transporte público.

Y tendremos oportunidad, en la elaboración de la Ley de Movilidad Sostenible, bueno, pues, de todas las aportaciones sobre cómo avanzar en esa ley de movilidad sostenible, cómo asegurar la financiación del transporte público colectivo, cómo asegurar la gestión pública del transporte público colectivo... Bueno, pues, en ese proceso de elaboración del anteproyecto de ley de movilidad sostenible, tendremos la oportunidad de sentarnos y de, bueno, recoger todas las aportaciones de los distintos grupos que, efectivamente, están preocupados en esa necesidad de defender el transporte público colectivo, de quitarlo del afán privatizador que el Partido Popular tiene, y así lo plantea el PITVI o así se plantea en algunos decretos leyes que tienen que concluirse a finales del año 2012. Veremos qué línea de media distancia eliminan porque no son rentables económicamente.

Y con el coche como medio de transporte, el entender que el coche es el único medio de transporte ocurre lo mismo como con el acceso o el derecho a la vivienda, que la única manera de tenerlo es con la vivienda en propiedad. Bueno, pues yo creo que tenemos la oportunidad de reflexionar, de repensar y de plantear cómo hacer un cambio de modelo productivo, absolutamente necesario en nuestra comunidad autónoma y también considero en el conjunto del país. Hacemos de la movilidad sostenible un elemento social, un elemento que resuelva las necesidades de movilidad de los ciudadanos y de las ciudadanas y que, lógicamente, tenga una gestión pública, como no podía ser de otra manera. Todo lo demás, creo que apunta hacia modelos tatcherianos que han dado resultados por todos de sobra conocidos y que, desde luego, en el empeño y en el trabajo de la Consejería de Fomento, y considero que de un buen número de diputados y diputadas, será hacer, efectivamente, real la movilidad sostenible en el conjunto de Andalucía.

Y también la mejora y la extensión. Es necesario —y ya lo planteaba con la ampliación de los consorcios de transporte metropolitano— mejorar y extender la red, que es un hecho cierto, muy positivo en el conjunto de los nueve consorcios de transporte metropolitano; pero nos guía el objetivo de mejorar y de impulsar esa mejora a través de una herramienta que yo creo absolutamente válida y esencial en estos momentos, como es la de los consorcios de transporte metropolitano, que han sido capaces de sentar al conjunto de administraciones, de ponerse de acuerdo en cómo impulsar el transporte público colectivo, y que ahora, con la redacción de los planes de movilidad que queremos impulsar, pues permitirá una importante mejora en ese sentido.

Y, con respecto a la intervención de la diputada de Izquierda Unida, efectivamente, perseguimos un cambio de modelo de ciudad; mantener una ciudad mediterránea, compacta, la ciudad para los ciudadanos, le decía; una ciudad educadora, una ciudad peatonal donde sea posible, bueno, la transformación de la sociedad.

Sin fuegos de artificio, esta Consejera no va a hacer fuegos de artificio, no va a tirar con pólvora ajena... Sí vamos a tratar de mejorar sustancialmente la calidad de vida de los ciudadanos y de las ciudadanas en las competencias que esta Consejería tiene.

Y, efectivamente, hacía usted una reflexión que viene también recogida en el PITVI, cuando dice que tenemos un exceso de carreteras y que, en algunos casos, pues son ineficientes.

Hemos tenido, bueno, la oportunidad de comprobar en estos días cómo las autopistas planteadas o diseñadas durante el Gobierno del Partido Popular cuando era ministro Álvarez Cascos están en una situación de suspensión de pagos, y lo que se plantean desde todos los periódicos, uno de ellos *Cinco Días*, es que, bueno, hubo una mala planificación de esas autopistas y que ahora es con dinero público con lo que vamos a tener que salvar de una situación de quiebra a autopistas por las que no transita nadie. Lo que se plantea es que había una mala planificación de las autopistas y que, además, se incrementó el aforo, el tráfico que se tenía pensado que pasase por ahí, con lo cual, pues, efectivamente, ahora quien tiene un problema es el Estado, quienes tienen un problema son los ciudadanos y las ciudadanas, que, lógicamente, ese dinero sale del dinero de sus impuestos, no sale de otro sitio.

Y, efectivamente, Andalucía cuenta con una red viaria de gran capacidad, que, en relación con kilómetros por habitante, estamos por encima de Suecia, por encima de Alemania, por encima de Reino Unido.

Consideramos que ha habido una extensa diversificación y planificación de la infraestructura viaria y que ahora es necesario poner en valor esa red —mantenimiento, seguridad vial— sin, lógicamente, renunciar, como no lo vamos a hacer, a la construcción de algunas infraestructuras que consideramos imprescindibles para mejorar el modelo productivo.

En cuanto al transporte de mercancías en ferrocarril, que también hacía referencia la diputada de Izquierda Unida, el PITVI reconoce que estamos por debajo del 3% en transporte de mercancías, y, sin embargo, sigue postergando la inversión en transporte de mercancías por ferrocarril.

Para Andalucía es vital ese impulso del transporte de ferrocarril en mercancías, no solamente por la capacidad que tiene, de generar economía productiva, sino también porque, si queremos contribuir a la estrategia del transporte y del medioambiente de la Unión Europea, es absolutamente necesario, al menos que lleguemos a la media de la Unión Europea en transporte de mercancías por ferrocarril, que está situado en un 17%.

En definitiva, espero, bueno, pues contar con su colaboración, con su participación en determinados proyectos o elementos que consideren importantes, para hacer posible, en todos y cada uno de los elementos que les he reseñado, que forman parte de la prioridad de la política de la Consejería en materia de movilidad sostenible, hagamos, con el concurso de esta comisión, de los ciudadanos, de los ayuntamientos y de todo el sector implicado, una realidad la movilidad sostenible en Andalucía, que se amplíe, se extienda y mejore, y, lógicamente, pues que eso se haga con el concurso de la sociedad civil, de las organizaciones políticas y de todo el sector implicado en la mejora del transporte público colectivo.

Gracias.

9-12/POC-000353. Pregunta oral relativa al tranvía de Alcalá de Guadaíra, Sevilla

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Consejera.

Pasamos ahora al segundo punto del orden del día, las preguntas con ruego de respuesta oral en comisión. Los informo de que voy a ser estricta en los tiempos porque, como ven ustedes, nos hemos ido a las doce casi y cinco de la mañana y solamente hemos hecho una comparecencia, con lo cual, con lo que nos queda por delante, hay que ser estrictos. Y, por favor, les rogaría que, tanto en las preguntas como en las proposiciones no de ley, si pueden ajustarse... No solamente ajustarse a los tiempos, sino también —que es muy posible decir mucho menos con menos tiempo, ¿eh?— lo hagan los diversos portavoces.

Así que pasamos, como digo, a la primera pregunta con ruego de respuesta oral en comisión, en su caso la realizada por el proponente don Jaime Raynaud Soto, y relativa al tranvía de Alcalá de Guadaíra, Sevilla.

Señor Raynaud, tiene la palabra.

El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señora Presidenta.

Permítame, señora Presidenta, que haga una alusión a mi compañero, el señor Benítez, la consideración que ha mostrado hacia mi persona, yo quiero que conste que esa consideración es mutua, ¿eh?, mutua, y yo también lo tengo muy en consideración.

Y lamento que haya llegado usted tarde 20 minutos a la sesión, pero menos mal que no ha venido usted de Alcalá de Guadaíra, porque, si llega usted a venir

de Alcalá de Guadaíra y pretendía venir en el tranvía, es que no llega, es que no llega, porque no hay tranvía de Alcalá de Guadaíra, que su partido ha venido prometiéndoles a los alcalareños desde hace años y años y años, y la Junta de Andalucía. Y aquí estamos, hablando del tranvía de Alcalá de Guadaíra. Menos mal que venía usted de Málaga, y ahí el Gobierno de José María Aznar se encargó de hacer el AVE desde Madrid a Málaga, y ha conectado usted en Córdoba, y por eso está usted aquí, aprovechando el trazado del AVE. Lo que son las cosas de la vida.

Pero vamos a hablar de futuro, señora Consejera. Usted ha llegado y se le ha llenado de la boca pues durante toda su intervención: «Hay que hablar del futuro». Bueno, yo también le diría, señora Consejera, que, hombre, permítanos usted que nosotros tengamos un poquito de memoria. No tanta memoria histórica como ustedes, que en eso son ustedes expertos, porque, vamos, que ustedes nos hablen de que no miremos atrás, en fin, con el currículum que tienen ustedes al respecto, respecto a una etapa negra de la historia de España para todos los españoles, para todos. Por lo tanto, tengan ustedes memoria pero no se salten determinada memoria. Y yo voy a ir a la memoria reciente que eso es importante, eso es importante. Y no nos puede usted estar poniendo deberes continuamente, los deberes aquí se los ponen a usted los andaluces. Y nosotros estamos aquí para controlarle a usted. No nos ponga más deberes, no esté continuamente diciéndonos lo que tenemos que hacer: dígale usted a fulanito, vaya usted al Ministerio, haga usted esto, haga usted lo otro. Pero, hombre, déjenos usted que hagamos nosotros lo que tengamos que hacer. Luego ya nos llamarán y nos tirarán de las orejas los que nos tienen que tirar si lo hacemos mal, los electores. La última vez no nos ha ido mal porque hemos ganado las elecciones en Andalucía, no lo hemos hecho demasiado mal la última vez.

Pero vamos a hablar de futuro, señora Consejera, ¿qué futuro le espera al tranvía de Alcalá de Guadaíra con el gobierno bipartito que en estos momentos gobierna en Andalucía?

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Raynaud.

Señora Consejera.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, señor Raynaud.

Yo lo que le planteo es que hay que tratar de ser coherente con lo que uno dice y con lo que uno hace. Un gobierno del Partido Popular que castiga a Andalucía en el porcentaje de inversiones que aparece en los Presupuestos Generales del Estado... Yo a lo que les animo —no es que les ponga tareas, yo creo que la tarea de defender el Estatuto de Autonomía la tenía que tener cada uno clara en la cabeza en su vida cotidiana si se dedica, desde luego, a la representación política— es a que defiendan a esta tierra y le exijan al gobierno de su partido que cumpla con el Estatuto de Autonomía y que invierta. Y que si no tienen proyectos claros para Andalucía, que ya nosotros se los damos.

Lo primero que quería subrayar al señor diputado, al señor Raynaud, es nuestro compromiso con la integración del área metropolitana de Sevilla y el encaje del tranvía de Alcalá en el modelo de movilidad sostenible. El tranvía de Alcalá es una infraestructura de amplio..., que amplía el sentido de la línea 1 del Metro de Sevilla, como todos ustedes saben, que optimiza recursos y que además está en avanzado estado de ejecución, por lo que la Consejería mantiene su apuesta por ella porque hacemos una clara apuesta por el transporte público colectivo.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Consejera.

Señor Raynaud.

El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señora Presidenta.

No ha dicho usted absolutamente nada, es decir, es de manual: está escrito, el transporte sostenible, el área metropolitana, faltaría más.

Mire, señora Consejera, el tema del tranvía de Alcalá de Guadaíra chorrea sangre, chorrea sangre por los reiterados incumplimientos de su gobierno, de su gobierno, del gobierno anterior con promesas incumplidas un año, tras otro, tras otro, tras otro.

Tengo aquí una serie de citas innumerables de compromisos no cumplidos o, lo que es lo mismo, de incumplimientos y de mentiras: en el año 2008, en el año 2011, posteriormente en enero 2012. Pero todo ha quedado, repito, en incumplimiento tras incumplimiento. Y resulta, además, una cosa curiosa. Fíjese, si usted —que es la prueba más palpable—, si usted analiza los presupuestos de la Junta de Andalucía verá cómo, desde el año 2007, presupuesto para el tranvía de Alcalá de Guadaíra, 38 millones de euros; en el 2009, 22, 54, 33... En los presupuestos de la Junta de Andalucía hay para hacer tres tranvías para Alcalá de Guadaíra, tres tranvías. Un presupuesto de 133 millones de euros. Fíjese usted, si esa es la

prueba del algodón del incumplimiento más flagrante: presupuesto año tras año tras año y el tranvía de Alcalá de Guadaíra sin hacerse. Por lo tanto, eso es terrible para los ciudadanos de Alcalá. Usted lo ha dicho, lo ha dicho con mucha razón: es fundamental para la línea 1. Yo me alegro una barbaridad del triunfo de la línea 1, probablemente, no voy a decir el que más, pero si ha habido un diputado defensor del metropolitano... Crítico, durante todo el proceso constructivo, yo he denunciado el plazo, tremendo, la desviación de plazo, he denunciado la desviación presupuestaria, económica de la línea 1 del metro. No sabe usted lo que me alegro del triunfo de la línea 1 del metro de Sevilla, lo haya hecho quien lo haya hecho, porque quien se beneficia son los sevillanos de toda el área metropolitana que afecta, San Juan, Mairena, Dos Hermanas, etcétera.

Es fundamental el tranvía de Alcalá, señora Consejera, usted lo sabe, porque aporta más flujo de pasajeros a la línea 1 y la va a hacer más rentable. Es fundamental para los ciudadanos de Alcalá, para la Universidad Pablo de Olavide, donde los estudiantes podrían ir en un pispás desde Alcalá de Guadaíra hasta la Universidad Pablo de Olavide. Son 12,5 kilómetros, falta un tercio por terminar, señora Consejera.

Yo quiero hoy compromisos de verdad de usted, yo quiero compromiso de su Consejería y de usted. Usted que le gusta hablar de futuro. Yo le hago tres preguntas: ¿cuándo, cómo y cuánto? ¿Cuándo se va a poner en servicio el tranvía de Alcalá de Guadaíra? ¿Cómo? Por una sencilla razón, porque a la vuelta de la esquina está, esperemos que algún día se cumpla el compromiso de ponerlo en marcha, tendrá usted que decir cuál va a ser el sistema de explotación, el sistema de explotación del tranvía de Alcalá. ¿Cómo se va a explotar? ¿Va a ser explotación pública al ciento por ciento? ¿Con aportación del Ayuntamiento y de la Junta de Andalucía? ¿Va a entrar algún operador privado a la explotación?

Porque le voy a decir a usted una cosa, yo no sé si usted lo conoce: en el tranvía de Alcalá se ha dado la paradoja, verdaderamente única yo creo que en España: un convenio entre la Junta y el Ayuntamiento que compromete al Ayuntamiento de Alcalá de Guadaíra al pago de 22 millones de euros que no se pasa por el Pleno de Alcalá de Guadaíra, y ha estado durante años en el cajón del Alcalde sin ratificarlo el Pleno. Por lo tanto, el convenio nulo de pleno derecho hasta que ha sido ratificado con el apoyo unánime de todos los grupos en Alcalá de Guadaíra. Por lo tanto, yo le pregunto. Deje usted de reclamar, reclamar y reclamar, deje de reclamarle a los ajenos. Su compromiso, el tranvía de Alcalá de Guadaíra de la Junta de Andalucía, ¿cuál es su futuro, cuál es el futuro, cuándo se va a poner marcha, cómo se va a explotar y cuánto le va a costar a los alcalareños?

Muchas gracias, señora Consejera.

Y muchas gracias, señora Presidenta, creo que me he ajustado al tiempo.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Bueno, ha ido un poquito sobrado.

Señora Consejera, tiene usted tres minutos de tiempo o casi cuatro para contestar.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Muy bien, gracias, señora Presidenta.

Efectivamente, señor Raynaud, usted conoce la situación de esa obra actual, la conocen creo que todas las personas que están en esta Comisión y lógicamente los ciudadanos y ciudadanas de Alcalá de Guadaíra. Como saben, la obra se subdividió en dos tramos: un tramo del Parque Tecnológico a Adufe. La obra se adjudicó en diciembre del año 2007 y finalizó en el año 2011. El tramo segundo, Adufe-Montecarlo, la obra fue adjudicada el 9 de enero del año 2008, tenía un plazo de ejecución de 37 meses, en este caso el presupuesto eran 28.600.000 euros, y se finalizó la obra el pasado año 2011. El último tramo, el de la Universidad Pablo de Olavide a Adufe, la obra fue adjudicada el 10 de febrero del año 2010. Y en el marco de la reprogramación... Ese presupuesto tenía 32.138.000 euros de presupuesto. En el marco de la reprogramación de infraestructuras, ante los compromisos de estabilidad y consolidación fiscal establecidos por la Administración General del Estado... Comprenderá usted que esa obra no está en la situación que está por una querencia del Gobierno Andaluz ni de esta Consejería sino por una situación de ajustes y de recortes impuestos que han obligado a reprogramar esa obra.

Quiero subrayarle algo, señor Raynaud, el tranvía de Alcalá constituye un proyecto de movilidad sostenible que encaja perfectamente con el objetivo de esta Consejería de Fomento y de Vivienda, exactamente con esa misma prioridad del transporte público colectivo. El reinicio será en cuanto lo permita la situación financiera y presupuestaria. Ya saben ustedes que no me voy a comprometer a nada que no tenga una expectativa razonable de cumplir. Sí a trabajar por que el tranvía de Alcalá, efectivamente, sea una realidad lo antes posible porque da sentido a la ampliación de la línea 1 del metro de Sevilla, porque dará un buen servicio a los ciudadanos y ciudadanas y porque supone una defensa de la movilidad sostenible y del transporte público colectivo.

Reinicio en cuanto sea posible. Les animo a defender, con el conjunto de la Consejería y del Gobierno andaluz, la necesidad de aumentar el gasto que tienen que hacer

los Gobiernos para poder cumplir, exactamente, con los compromisos, porque si no, de otra manera —como les decía—, una cosa es lo que decimos y otra cosa es lo que hacemos.

Compromisos de trabajo y de esfuerzo para que el tranvía de Alcalá sea una realidad, lógicamente, en un contexto de dificultad presupuestaria y de ajustes impuestos con los que no estamos de acuerdo, pero que tenemos que cumplir, como usted comprenderá.

Nada más y muchas gracias.

9-12/POC-000354. Pregunta oral relativa a obras en Mairena del Aljarafe de la Consejería de Fomento y Vivienda, Sevilla

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

Pasamos a la siguiente pregunta del orden del día. En este caso, también formulada por el señor don Jaime Raynaud Soto, del Grupo Parlamentario Popular Andaluz, relativa a obras en Mairena del Aljarafe de la Consejería de Fomento y Vivienda en Sevilla.

El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señora Presidenta.

Señora Consejera, que el Partido Popular lleva gobernando nueve meses, ¿eh? Me hacía mucha gracia, cuando hacía usted alusión a la línea Algeciras-Bobadilla, y desde la época de Alfonso XII o Alfonso XIII. Yo le voy a recordar que el Gobierno del que usted forma parte, con el Partido Socialista, ha gobernado veinte años en esta tierra. O sea, que supongo que tendrá algo más que ver... Veintidós, para ser exactos. Del deterioro de la línea, seguro que tienen más responsabilidades que nosotros; se lo puedo a usted garantizar, absolutamente, absolutamente.

Pero, vamos también con un tema no de la Memoria histórica, sino de hace unos años. ¿Me quiere usted decir, señora Consejera, cuándo se va a reanudar y qué fecha tienen de finalización dos obras claves, en un municipio como Mairena del Aljarafe, para la comunicación del área metropolitana y, por supuesto, para el transporte público? Porque no podemos olvidar que, con la resolución de la ronda sur de Mairena del Aljarafe y de los pasos deprimidos en el polígono Pisa, son fundamentales para el carril reservado para el transporte público y para el añorado y reiteradas veces prometido tranvía del Aljarafe, que, lo mismo que le decía del tranvía de Alcalá de Guadaíra, nunca llega para el uso y disfrute, en este caso, de los vecinos de la zona del Aljarafe. Contésteme, por favor, señora Consejera.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Raynaud.

Señora Consejera, tiene usted la palabra.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Muchas gracias, señora Presidenta.

Llevarán ustedes nueve meses en el Gobierno, pero la mala situación de España ya fue objeto ayer de lamentable protagonismo en el debate entre los candidatos a la Presidencia de los Estados Unidos. El señor candidato, Romney, situaba que no quería que Estados Unidos se convirtiera en España. Efectivamente, llevan ustedes nueve meses, pero la gestión no es que sea, precisamente, un dechado de virtudes.

En cuanto a la ronda sur, la pregunta que me hace el señor diputado del Partido Popular... Como ustedes saben, las obras de esta actuación tienen un presupuesto de 5.160.459 euros, y se han visto condicionadas por dos elementos: en primer lugar, por unos servicios afectados, más complejos de los que estaban inicialmente previstos. Sabe usted lo que supone, para una obra de esa envergadura, el tener que desviar los servicios afectados y, posteriormente, por los problemas de disponibilidad presupuestaria, a los que, lógicamente, también conocen ustedes de primera mano. Nuestra voluntad es reactivar esta obra en cuanto sea posible.

En cuanto a los pasos inferiores, esta actuación también se ha visto seriamente condicionada por los ajustes presupuestarios. A pesar de ello, el esfuerzo económico y técnico de la Consejería ha permitido acometer actuaciones prioritarias en este contrato: la restitución del viario y la normalización del tráfico, el encauzamiento del arroyo Porzuna, la finalización del paso inferior más avanzado, de la salida de Pisa hacia Sevilla, que esperamos concluir a final de este año.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Consejera.

Señor Raynaud, tiene usted un tiempo de cuatro minutos.

El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señora Presidenta.

Yo estaba viendo, señora Consejera, que las colas que se forman todos los días en el Pisa, la culpa era de Obama. Vamos, yo estaba convencido, plenamente, de que le tocaba ahora a Obama. Antes de Obama estaba también otro Presidente americano, que era al que le echaban ustedes la culpa de todo.

Y digo: «Verá, verá, díselo a los vecinos de San Juan, que el problema del Pisa es Obama, y verá, verá...». Vaya usted por allí a contar eso.

Mire, señora Consejera, el problema es un tema de voluntad política. No hable usted, hombre, de recortes. ¿Si usted sabe, esas obras, desde cuándo estaban planificadas? Estaban planificadas en el PISTA, estaban planificadas en el POTAU. Le puedo citar la página: la página 85, la página 129... Todos previstos en el primer cuatrienio, a corto plazo. Son fundamentales. Y han sido obras que no se han hecho por una pésima gestión del Gobierno del cual usted forma parte, exclusivamente. No le pueden ustedes echar la culpa a nadie. Ahí no hay financiación de ningún tipo. La única financiación que hay, fíjese, de la ronda sur: Fondo FEDER, con riesgo de perderse. ¿Usted sabe, además, lo que es no hacer la ronda sur, que tienen...? Eso ya es sangrante. Yo le invito, señora Consejera, s que está muy cerquita. Y, además, permítame que la invitación se la haga en nombre del Alcalde de Mairena del Aljarafe. Dese usted una vueltecita por Mairena del Aljarafe, que está aquí, a un tiro de piedra. Tardamos quince minutos en llegar y en comprobarlo: la ronda oeste, terminada desde hace dos años, pintada, señalizada, hasta con las plantaciones puestas, y se están muriendo las adelfas porque no se puede pasar por la ronda oeste de Mairena, porque conecta con la ronda sur. La inauguró alguien que usted conoce muy bien, doña Rosa Aguilar. Eso sí, para poner la piedra estaba la primera, ¿eh? Cinco millones de euros, señora Consejera, y con ayuda europea. Escasamente, 4,8 kilómetros de la ronda sur. ¿Usted se cree que no merece la pena el llegar y descongestionar, facilitar el transporte público, con un bulevar, repito, de carril reservado que hay para el transporte público en la ronda sur? ¿O lo que son los pasos deprimidos...? Ahora me cuenta usted lo del tema del Porzuna. Si eso lo sabemos ya, si lo lógico es que ese encauzamiento se hubiera hecho antes. No poner el carro antes de los bueyes: antes del paso deprimido, hagamos el encauzamiento del arroyo. Eso es el sentido común; no hace falta ser muy puesto, estar muy puesto, desde el punto de vista técnico. Esa es la realidad, señora Consejera. Usted tiene que apechugar con eso y tiene usted que dar respuesta. Usted forma parte de un Gobierno que lleva treinta años en Andalucía, y aquí no hay justificación ninguna. ¿Qué dicen los maireneros, la gente de Palomares, de Almensilla, de Bormujos, que tienen que aguantar unas colas interminables, simplemente por hacer cuatro kilómetros...? Abrieron la caja, Consejera. Es que el tema es que la excavación está hecha. Pusieron el cartel, se hizo la foto doña Rosa Aguilar y, si te vi, no me acuerdo. Esa es la realidad del Gobierno de la Junta de Andalucía, señora Consejera.

Como esto, le podríamos citar miles y miles, y que vamos a ir desgranando. Claro que sí. Porque son inversiones que, por su cuantía, se pueden acometer, porque no son cuantiosas.

Y bájese del caballo, señora Consejera, no reniegue de esa forma —se lo digo de verdad— de la financiación público-privada. No criminalice la financiación público-privada. Si estamos cortitos, si estamos cortitos todos, vamos a procurar que alguien nos pueda echar una mano. ¿Usted se cree que esa obra no podría ser una obra adecuada para la financiación público-privada, si no tenemos recursos? Vamos a intentar sacarla adelante. Usted dice: «Vamos a apoyar todo el mundo en la misma dirección». Nosotros estamos dispuestos a llegar y a apoyar todos en la misma dirección, porque, al final, quien se va a beneficiar van a ser los andaluces; en este caso, los sevillanos.

Y de verdad, en este caso —termino, señora Presidenta; no me he pasado ni un minuto—, señora Consejera, le invito de verdad. ¿Usted quiere que nosotros echemos una mano? Véngase, que la va a recibir con todo gusto el Alcalde de Mairena, y vea usted el problema de la ronda sur y la glorieta Pisa, la glorieta de Los Descubrimientos, los cacaos que se forman y lo poquito que falta para darle un empujón e inaugurarla.

Muchas gracias, señora Consejera.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Raynaud.

Señora Consejera.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, señora Presidenta. Muchas gracias.

Señor Raynaud, el compromiso es terminar con esa obra en el marco de unas dificultades presupuestarias de la reprogramación de la obra. Soy conocedora, consciente, de la situación de la ronda sur y de la salida del polígono Pisa absolutamente consciente. Porque el equipo y la Consejería miramos la realidad cara a cara, no nos escondemos y afrontamos los problemas tal y como están, sin fuegos de artificio, sin tirar con pólvora ajena, sino con compromisos claros y mirando a la gente a la cara.

Y, en ese sentido, hemos establecido el diálogo con el ayuntamiento, como con todos los ayuntamientos donde hay problemas relativos a la reprogramación que se ha tenido que hacer de la obra pública. ¿Compromiso de esta Consejera? Terminar en cuanto sea

posible, porque consideramos que es absolutamente necesaria, no solamente por lo que significa de poner en valor una inversión que ya se ha hecho, sino por lo que significa de mejora de la calidad de vida. Ese es el compromiso, el esfuerzo, la voluntad, el trabajo político y técnico que hacemos desde la Consejería de Fomento y de Vivienda, sin, insisto, sin fuegos artificiales, sin tirar con pólvora ajena y, bueno, mirando cada euro de los andaluces como si fuese oro. Cada euro de los andaluces es para nosotros oro, hay que invertirlo de la mejor manera posible y hay que hacer que se multiplique de la mejor manera posible. Cada euro es oro.

Por lo tanto, el compromiso, en el momento en que sea posible, el continuar con la obra, y, en cuanto a la salida del polígono PISA, sabe usted que había una serie de compromisos adquiridos, que los compromisos estén acabados antes de que se finalice este año, de manera que podamos mejorar la situación que ahora mismo tienen algunos ciudadanos y algunas ciudadanas de ese entorno.

Gracias.

9-12/POC-000366. Pregunta oral relativa al Plan Mascerca

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Consejera.

Seguimos con la tercera pregunta, en este caso relativa al Plan Mascerca, y, para realizarla, tiene la palabra su proponente, el señor Enrique Javier Benítez Palma.

Señor Benítez.

[*Intervención no registrada*.]

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Ah, bien. Perdón. Estaba... En el orden del día figuraba usted como proponente y así lo he...

[*Intervención no registrada*.]

Bien.

Josefa Vioque Zamora, entonces, tiene la palabra. Bien.

La señora VIOQUE ZAMORA

—Gracias, señora Presidenta.

Señora Consejera, el acondicionamiento de la A-421, de Villafranca de Córdoba a Villanueva de Córdoba, se enmarca dentro del plan que para la mejora de la accesibilidad, la seguridad vial y la conservación en la red de carreteras de Andalucía la Consejería puso en marcha entre los años 2004 y 2013.

La comarca del Valle de los Pedroches ha sido tradicionalmente una de las comarcas andaluzas con más baja accesibilidad territorial, dificultando esta circunstancia su potencial de desarrollo. Esta obra formaba parte de la colaboración entre el Gobierno central, Diputación y la Mancomunidad de Los Pedroches para la ubicación de la parada del AVE en Villanueva de Córdoba. Concretamente se contemplaba el acondicionamiento de la A-421, del punto kilométrico 39 al 51,3.

¿Nos podría informar la señora Consejera de en qué situación se encuentra dicha obra?

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Vioque.

Señora Consejera.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, señora Presidenta. Muchas gracias. Muchas gracias, señora Vioque.

Como usted bien ha relatado, esa actuación de la Consejería de Fomento y Vivienda en esa carretera tenía como objeto el impulso y el compromiso, a través de un convenio firmado por distintas administraciones, para hacer realidad esa demanda que se planteaba desde la plataforma «Que el tren pare en los Pedroches», y que, efectivamente, pudiese ponerse en servicio la estación de Villanueva.

La obra ha sido adjudicada, fue adjudicada a una UTE, que la componían Bruesa Construcciones y Construcciones Manuel Alba, con un presupuesto de 9.570.000 euros. A pesar de algunas dificultades por las que ha tenido que transitar esta obra, entre otras, el acceso a la ley concursal de la empresa Bruesa Construcciones y de algunas inclemencias del tiempo, meteorológicas, la obra está prácticamente finalizada, a un 91% de ejecución. Solamente falta la capa de rodadura. A pesar de eso, durante todo el trazado, todo el tiempo que ha durado la obra, el tráfico ha estado abierto, y actualmente, pues se encuentra, efectivamente, transitando el tráfico por esa A-421.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Consejera.

Señora Vioque, ¿quiere usted...? Tiene usted la palabra.

La señora VIOQUE ZAMORA

—Sí. Muchas gracias, señora Consejera.

Como podemos ver, la Junta de Andalucía ha cumplido, y dicha carretera, según nos informa, pues reúne todas las condiciones para ser utilizada.

Se pone de manifiesto así el compromiso de la Consejería con el desarrollo de la comarca, con la mejora de la accesibilidad en la zona del interior y el acercamiento de las poblaciones a la red de carreteras de alta capacidad. También estamos satisfechos de comprobar que la Junta de Andalucía ha concluido prácticamente las obras y que, junto con la estación, también concluida, para la parada del AVE en Villanueva de Córdoba, ya están en condiciones Renfe y el Gobierno central de decir qué trenes pararán en dicha estación. Son ahora Diputación y Gobierno central quienes tienen que cumplir su parte del convenio que se firmó en su día.

Vuelvo a repetir que nos satisface a nuestro grupo parlamentario, al Partido Socialista, que las obras de la carretera estén prácticamente concluidas.

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Vioque.

Señora Consejera.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Muchas gracias, señora Presidenta. Señores diputados y diputadas.

Efectivamente, lo que esperamos todos es que, una vez que los compromisos lleguen a término, pues se pueda poner en funcionamiento esa estación de tren y se dé respuesta a una demanda, bueno, pues de una comarca entera que se canalizó a través de una plataforma, «Que el tren pare en Los Pedroches».

Como todos ustedes conocen, a petición de la Consejería de Fomento y de Vivienda, el pasado mes de julio solicitamos la reunión de la comisión de seguimiento con el objeto de, bueno, todas las administraciones que firmaron ese convenio y las que se comprometieron a hacer algunas actuaciones tener una reunión, de manera que conociésemos cuál era el avance de los compromisos y cuándo podían empezar a ponerse en funcionamiento. En aquella reunión durante el mes de julio ninguna administración, ninguno de los que allí se sentaron, puso en duda la puesta en servicio de la misma, sino todo lo contrario, en el sentido de, bueno, el avance de los compromisos de las distintas administraciones. Sin embargo, el pasado día 13 de septiembre, y según recogen los medios de comunicación provinciales, el Presidente Provincial del Partido Popular, señor Nieto, para él ya no es tan prioritaria la puesta en marcha de esta estación y parece que ya no es tan rentable socialmente que el tren pare en Los Pedroches.

Yo, que soy de esa provincia, que participé, lógicamente, en la petición, pues que tenía que parar el tren en Los Pedroches y que tenía que hacerse ahí un acuerdo entre las administraciones, aún tengo en la retina a los dirigentes del Partido Popular en la provincia de Córdoba clamando por esta estación y haciéndose fotos en las movilizaciones.

Yo espero que ese clamor, del que formaban parte también los dirigentes y los políticos del Partido Popular, siga manteniéndose ahora; que no se ponga en duda el funcionamiento de esa estación; que no se pongan en duda el trabajo y el esfuerzo realizado a través de un convenio por las administraciones y el impulso que cientos de ciudadanos, miles de ciudadanos, dieron a esta infraestructura. En el caso de que las cosas no vayan tal y como se planteó en la última comisión de seguimiento, desde luego, desde la Consejería de Fomento y Vivienda volveremos a reclamar la reunión de la comisión de seguimiento para que, efectivamente, veamos el cumplimiento, no solamente de los objetivos, sino del objetivo final, que es que la estación de Villanueva esté en funcionamiento, que, efectivamente, paren los trenes en el Valle de Los Pedroches y que podamos cumplir un compromiso que desde la Junta de Andalucía se ha cumplido en cuanto a lo que le tocaba hacer desde el convenio. Ha habido un esfuerzo económico importantísimo para dar respuesta a esa demanda de los ciudadanos y de las ciudadanas, y que esperamos, lógicamente, que el resto de administraciones cumpla, y el final del objetivo es la puesta en funcionamiento de esa estación.

9-12/POC-000367. Pregunta oral relativa a la situación de los consorcios de transportes en Andalucía: funcionamiento en red

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Consejera.

Pasamos a la tercera pregunta del orden del día de hoy, en este caso relativa a los consorcios de transporte de Andalucía: funcionamiento en red. Los proponentes son doña Natividad Redondo Crespo y don Enrique Javier Benítez Palma.

Tiene la palabra, para su debate, la señora Natividad Redondo.

La señora REDONDO CRESPO

—Gracias, señora Presidenta. Señora Consejera.

El transporte metropolitano en Andalucía, como saben, está regulado por la Ley 2/2003, de 12 de mayo, y sabemos que los consorcios de transportes de Andalucía, impulsados ahora por esta Consejería de Fomento y Vivienda, tienen como objetivo el funcionamiento en red de los mismos.

Esta medida era necesaria, puesto que la concentración de población en grandes aglomeraciones urbanas o pequeños municipios del medio rural, personas que se desplazan en unos casos a sus centros de trabajo, en otros casos para gestiones administrativas, sanitarias, educativas, personales..., y todo ello hacía necesario adecuadas condiciones de accesibilidad y calidad en el transporte.

La movilidad actual en los municipios se caracteriza por una expansión continua y una dependencia cada vez mayor del vehículo privado, produciéndose un gran consumo de energía y unos impactos medioambientales que ponen de manifiesto la necesidad de lograr un sistema de transporte que sea más limpio y respetuoso con el medio ambiente. Para ello se siguen haciendo necesarias, por una parte, la concienciación social y, por otra, la colaboración de las administraciones, para alcanzar soluciones integrales que supongan un cambio de tendencia hacia la sostenibilidad.

Cada vez más es cierto que la ciudadanía es consciente de la necesidad de esos espacios más saludables, por no decir también de la conciencia que se va teniendo de los beneficios económicos que supone el uso del transporte colectivo y menor uso de los vehículos privados. Por tanto, hablamos de un uso más racional del transporte, del vehículo privado, ¿no? Al mismo tiempo, es una forma también de aprovechar el buen recurso que suponen los transportes públicos de Andalucía, que contribuyen, entre otros, a la libertad de movimiento, a la salud, a la seguridad y al crecimiento económico y, sobre todo, a la cohesión social.

Por todo ello le pregunto, señora Consejera: ¿qué valoración hace el Consejo de Gobierno de la red de consorcios de transportes? Y por otra parte: ¿a cuántos municipios llega y cuántas personas hacen uso de este transporte en Andalucía?

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Redondo.

Señora Consejera.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Muchas gracias, señora Presidenta.

Señora Redondo, antes de entrar en lo que plantea usted, quisiera trasladar, bueno, el más sentido pésame a la familia de las dos personas que fallecieron esta semana en Huelva, saben ustedes. Además, estaba recién integrado ese consorcio de transporte metropolitano. Un accidente de tráfico, el lunes. Bueno, pues mi más sentido pésame y solidaridad con las familias de las víctimas.

La red de consorcios de transporte metropolitano en Andalucía está compuesta, como todos ustedes saben, por nueve consorcios en el conjunto del territorio, y hemos completado la integración tarifaria gracias a la inclusión del Consorcio Costa de Huelva en dicho marco, que ha sido el último consorcio que se ha integrado en esta red. La integración tarifaria de los nueve consorcios beneficia directamente a los ciudadanos que utilizan el transporte público colectivo, al disponer de una tarjeta de viajes que ofrece la posibilidad de utilizar los diferentes modos de transporte público, la intermodalidad que se llama, y el entender el transporte..., un transporte con distintos modos de transporte, intermodalidad.

Se trata de una medida, entendemos, de gran calado social, que persigue esa función social del transporte. Planteábamos antes también la cuestión de clase como un elemento fundamental a la hora de apostar por el transporte público colectivo y por su extensión. Actualmente, hay 195 municipios que están integrados en los consorcios de transporte público colectivo, en torno al 65,4% del conjunto de la población de Andalucía. No obstante, nuestra apuesta por los consorcios es firme, seguirá siéndolo, y el objetivo es ampliar, mejorar y avanzar en toda esa red de consorcios, que consideramos que es un instrumento muy útil en cuanto a la capacidad que tiene de sumar esfuerzos y compromisos claros del conjunto de las administraciones que nos sentamos en ese instrumento.

Gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Consejera.

¿Señora Redondo?

La señora REDONDO CRESPO

—Sí. Gracias, señora Presidenta.

Yo solamente agradecer las aclaraciones y las explicaciones de la señora Consejera. Y también sumarnos a la solidaridad hacia las familias de estas víctimas, ¿no?

Y agregar una cuestión que me parece fundamental, porque realmente el trabajo que se está haciendo desde el transporte público, yo también entiendo que para quien se beneficia tiene ese carácter social importante. Pero, si me permite, yo entiendo también que beneficia, y mucho, a las mujeres, porque son las que hacen un mayor uso de ese tipo de transporte. Por eso, yo entiendo que en la medida en que se acercan recursos, se hacen viables, se hacen más sociales, también estamos acercando las posibilidades a que las personas que tienen menos recursos, y en este caso también las mujeres con mayores dificultades, puedan hacer uso de este servicio. Por eso, yo creo que felicitar, agradecer, y en la medida en que se vayan incorporando mayor número de líneas, desde luego eso beneficiará al conjunto de la sociedad andaluza.

Gracias, señora Consejera.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Redondo.

¿Señora Consejera?

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí.

Efectivamente, estoy de acuerdo con la reflexión que hacía la diputada en cuanto al género y cómo, bueno, hay discriminación de género en cuanto al uso del transporte público colectivo de una manera clara, ¿no? Lo vemos cada vez que sale un estudio sobre cada uno de los consorcios. También está asociado, lógicamente, al empobrecimiento de la población. Y también hay un sesgo de género en el empobrecimiento..., en la feminización de la pobreza, que están provocando las políticas que vienen impuestas desde la troika.

Y, bueno, pues nuestro objetivo es, con esa..., lo señalaba antes, ¿no?, con esa [...] de los planes de movilidad de las aglomeraciones urbanas, incorporar a la planificación del transporte y a poder dar un mejor servicio al conjunto de la ciudadanía, a las plataformas ciudadanas, a las asociaciones de vecinos, de manera que demos un mejor servicio, que también tenga ese sesgo de género que es absolutamente importante, yo creo, ¿no? A la hora de abordar y de planificar políticas hay que tener en cuenta la cuestión del género como un elemento absolutamente fundamental. Espero que, en ese camino, en el corto y medio plazo que nos hemos puesto de mejorar los consorcios de transporte metropolitano, pues sean ustedes también, como diputados de esta Comisión, protagonistas en cuanto a las aportaciones y el éxito que podamos tener, que lógicamente vendrá de la mano..., o el objetivo, el éxito, para mejorar el servicio para los ciudadanos, también para las ciudadanas.

9-12/POPICC-000001. Pregunta de iniciativa ciudadana relativa a la adopción de medidas eficaces en orden a la solución del gravísimo problema habitacional que padece Andalucía

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Consejera.

Pasamos ahora al tercer punto del orden del día, en este caso las preguntas de iniciativa ciudadana.

Pregunta de iniciativa ciudadana relativa a la adopción de medidas fiscales en orden a la solución del gravísimo problema habitacional que padece Andalucía. En este caso, la proponente va a ser la señora Inmaculada Nieto, advirtiéndole, señora Nieto, que la tramitación de esta iniciativa es igual que si fuera una pregunta con ruego de respuesta oral en comisión, tiene los mismos tiempos de tratamiento, ¿vale?

Gracias.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, Presidenta.

No obstante, no haré uso de ellos, porque en estos momentos soy un instrumento de estos ciudadanos que han querido trasladar a la Consejera sus preguntas, su inquietud en materia de vivienda. Y desde el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, pues gustosamente las hemos asumido para trasladarlas aquí en la Comisión.

Voy a decir los nombres de las personas que le formulan las preguntas, Consejera. Son don Juan Luis Caballero Delgado, don David Blanco Murcia, don Pablo Albero Baliña, doña Aguasantas Quero Reyes. Quizás en este momento estén siguiendo la sesión en el Parlamento, porque les hemos invitado por si querían estar hoy aquí. Si es así, pues les saludo cordialmente, y, si no, pues les haremos llegar las respuestas que usted nos facilite a las preguntas que ellos le formulan, y que son las siguientes.

¿Tiene previsto el Consejo de Gobierno adoptar con prontitud medidas eficaces en orden a la solución del gravísimo problema habitacional que padece Andalucía? En concreto, ¿cómo y cuándo piensa impulsar las imprescindibles reformas que otorguen protección jurídica y material a las personas arrendadas e hipotecadas, eviten los desahucios continuados, permitan la rehabilitación del parque de viviendas deteriorado y pongan en uso la enorme bolsa de viviendas vacías, a

fin de que quienes carecen de alojamiento, incluida la gran masa de jóvenes que se ven incapaces de llevar una vida independiente que garantice el libre desarrollo de su personalidad, puedan obtenerlo?

Por lo expuesto, le solicitamos las respuestas.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Nieto.

Señora Consejera, tiene usted la palabra.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Muchas gracias, señora Presidenta.

Señora Nieto, muchas gracias por ser herramienta, instrumento de una iniciativa ciudadana, de varios ciudadanos, en este caso todos varones, de Andalucía, que con esta iniciativa ciudadana yo creo que han puesto..., demandan al Gobierno andaluz, en este caso a la Consejera de Fomento y Vivienda, actuaciones claras ante una situación de emergencia habitacional, ante una situación de injusticia social, de la que esta Consejería, de la que este Gobierno andaluz no solamente no va a renunciar sino a hacer una apuesta de impulso y de herramientas claras que vengan a resolver, a paliar esta situación. Nuestro objetivo es que Andalucía sea un territorio libre de desahucios, y estamos poniendo todos los mecanismos internos de la Consejería, y también demandándole al Gobierno central elementos claros. Tuve la oportunidad de firmar la dación en pago, porque esos cambios jurídicos han de venir de la modificación de la Ley de Enjuiciamiento Civil, y conseguir la dación en pago, el alquiler social, de manera que no haya más desalojos, que no haya más familias que se vean despojadas por su vivienda.

En ese sentido plantear que esta misma mañana, bueno, ha habido un desahucio en Padul, un pueblo de la provincia de Granada, que la Delegación Territorial de Fomento y Vivienda está atendiendo a la familia que ha sido desalojada. Consideramos, bueno, pues que toda esta cuestión de desahucios y de despojo de la vivienda tiene que tener un abordaje, un tratamiento social y político, no policial, del problema. Este problema viene por un endeudamiento sobrevenido, fruto del pinchazo de la burbuja inmobiliaria, fruto de haber entendido el derecho a la vivienda como un negocio, como una mercancía, durante los años... Desde el año 1995 al año 2008 se incrementó en un 210% el precio de la vivienda, y eso que el Gobierno del Partido Popular cuando cambió la Ley del Suelo planteaba que iba a haber un abaratamiento de la vivienda. No solamente no hubo un abaratamiento de la vivienda, a pesar de la mucha oferta que había, sino que el precio se incrementó en un 200%. Elementos como este desahucio que hemos conocido esta mañana en el municipio de Padul creo que sirven de ejemplo para ilustrar la necesidad del programa que la Consejería de Fomento y Vivienda ha elaborado, ha presentado y que próximamente se pondrá en marcha, como es el Programa Andaluz en Defensa de la Vivienda, que tiene como objetivo poner al Gobierno andaluz del lado de las víctimas, romper con la neutralidad, porque entendemos que las familias son elementos sin poder, sin estatus, sin privilegios, ponernos del lado de la víctima, un cambio de 180 grados, y que, bueno, pues son tres elementos en los que se sitúa: el asesoramiento; la intermediación ante la entidad bancaria, rompiendo la neutralidad, tratando de firmar convenios con las entidades financieras que posibiliten este cambio radical que estamos estableciendo desde la Consejería de Fomento y de Vivienda, y, por último, la protección, que en el caso de, bueno, de riesgo de exclusión social, de pérdida de empleo y de sobreendeudamiento sobrevenido, plantearemos a las familias. Todo esto, lógicamente, hemos ya firmado un convenio con la FAMP, con la Federación Andaluza de Municipios y Provincias, porque consideramos que a esta voluntad, que es irrenunciable, de la Consejería de Fomento han de sumarse también el conjunto de municipios de Andalucía porque es en los municipios donde los ciudadanos y ciudadanas residen y tienen el problema de los desahucios.

Ayer conocimos el aumento bastante significativo en el primer semestre del año 2012 de los lanzamientos, de los desahucios, de cómo se sigue despojando a las familias de su vivienda, mientras el mismo Gobierno, que lleva nueve meses, pero que ya podía haber tomado medidas en este sentido, bueno, pues riega con dinero a los bancos sin exigirle como contrapartida que ni un desahucio más, que alquiler social, y que la situación de emergencia habitacional ha de tener una salida social, una salida política para que, efectivamente, los ciudadanos también, los jóvenes y las familias, puedan tener su derecho a la vivienda.

Acompañado de este Programa Andaluz en Defensa de la Vivienda, con ese giro, con ese cambio radical, estamos estudiando cambios y medidas legales que permitan, efectivamente, desde una manera de fomento e incentivadora, pero también con medidas coercitivas, poner en valor para el alquiler el stock de vivienda, que tiene dos realidades: el stock de vivienda vacía y también el conjunto de promociones que están terminadas, pero que no se han vendido y que están cerradas, es también objeto de la Consejería, del trabajo del equipo de la Consejería el avanzar en esas medidas legales.

Y, por último, la elaboración del Plan de Vivienda y Suelo, que supondrá también, bueno, pues la planificación de la política de vivienda durante los próximos cuatro años, donde tienen un protagonismo fundamental el alquiler, como manera, como forma alternativa de tenencia

a la propiedad y a una hipoteca de por vida, y también la rehabilitación en ese compromiso que tenemos por la ciudad compacta, por la ciudad mediterránea, y que además tiene un impacto en la generación de empleo mucho mayor que la construcción de la vivienda nueva, además una generación de empleo pegada al territorio de pequeñas y medianas empresas, que, efectivamente, responde a las necesidades de incentivar y de reactivar un modelo productivo que, bueno, hay que reconvertir a través, lógicamente, de la rehabilitación.

Yo termino animando a estos ciudadanos que hacen esta pregunta ciudadana a través de usted, como diputada de Izquierda Unida, que nuevamente le agradezco que haya sido herramienta de esa iniciativa, a que, bueno, en la provincia, en el municipio, en la ciudad donde viven, bueno, pues se involucren también con esta defensa, con esta barricada que queremos poner desde la Consejería de Fomento: ni un desahucio más, ni un desalojo más, y conseguir una Andalucía libre de desahucios porque es de justicia social y porque es demostrar que la política sirve y que sí se puede cambiar el statu quo, y que no nos vamos a resignar a ver cómo diariamente se desahucia a familias de sus viviendas, muchas de ellas, la inmensa mayoría, lógicamente, con menores a su cargo, que debía ser un delito en este país provocar el desahucio de menores y mirar para otro lado.

Gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Consejera.

Señora Nieto, ¿quiere usted tomar la palabra de nuevo?

La señora NIETO CASTRO

—Solamente para agradecer a la Consejera la respuesta. Si es que las personas que le han formulado las preguntas no se encuentran aquí, desde nuestro grupo parlamentario les haremos llegar la respuesta a sus inquietudes.

Gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Nieto.

Bien, pues concluimos así esta primera fase de la Comisión. Pasamos ahora a las proposiciones no de ley en la misma, y hacemos un descanso de dos o tres minutos para despedir a la Consejera.

Gracias.

[*Receso*.]

9-12/PNLC-000038. Proposición no de ley relativa a la prioridad de la vía férrea Algeciras-Bobadilla

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señorías, si les parece retomamos la Comisión. Como decíamos, pasamos a las proposiciones no de ley. La primera de ellas, relativa a la prioridad de la vía férrea Algeciras-Bobadilla. Proponente el Grupo Socialista, el Grupo Socialista, sí. Y tiene la palabra la señora Arrabal Higuera.

La señora ARRABAL HIGUERA

—Estamos despistadas, hoy estamos...

Buenas tardes y muchas gracias, señora Presidenta.

Esta proposición no de ley que el Grupo Parlamentario Socialista trae a debate, y esperamos que a su aprobación con el apoyo de todos los grupos políticos, se enmarca en la prioridad y necesidad de apostar firmemente por la línea ferroviaria Algeciras-Bobadilla. Apostar y apoyar esta línea significa apostar y apoyar el desarrollo empresarial de Andalucía, el desarrollo portuario, industrial y comercial.

Y hablamos de empleo, para la comarca del Campo de Gibraltar y para Andalucía. Y, dicho sea de paso, el paro en Andalucía ha experimentado la mayor subida para el mes de septiembre desde el año 2008, y esto es consecuencia de la reforma laboral y de la incapacidad del Gobierno del Partido Popular de generar empleo. Desde que llegó a La Moncloa, Rajoy no ha puesto en marcha ni una sola medida contra el desempleo ni para reactivar la economía. Las políticas de recorte y control obsesivo del déficit solo generan más paro y recesión.

Pues bien, señorías del Partido Popular, ahora tienen una magnífica oportunidad, antes de que se eleve a definitivo el Proyecto de Presupuestos Generales del Estado para el año 2013, de apostar por la línea ferroviaria Algeciras-Bobadilla y, por ende, de apostar por el empleo para la comarca del Campo de Gibraltar y para Andalucía.

Este eje mediterráneo, o eje 3, implica 176 kilómetros, divididos en cuatro subtramos: el primero, Algeciras-Almoraima, con 20,8 kilómetros; el segundo, Almoraima-San Pablo de Buceite, con 25,9 kilómetros; el tercero, San Pablo de Buceite-Cortes-Ronda, con 59,10 kilómetros; y el último tramo, Ronda-Bobadilla. Presupuestariamente hablando, esta vía necesita una inversión real de 1.300 millones de euros para que sea una realidad.

La salida de mercancías del puerto de Algeciras necesita un tren que pueda alcanzar los 750 metros de largo, y esto solo es viable una vez electrificada la vía en su totalidad, por lo que ya no es suficiente hablar

de subtramos. El primer puerto de España necesita 1.300 millones de euros en inversión.

En enero del 2011, un grupo de agentes económicos, sociales e institucionales de la bahía de Algeciras se unen ante un temor: ante el temor de que la catalogación como proyecto prioritario del citado eje estaba en peligro, ante la intención, hecha pública por la Comisión Europea, de revisar la TEN-T y reducir el número de proyectos prioritarios que la constituían. Meses después, el objetivo por el que los agentes económicos, sociales e institucionales de la bahía de Algeciras se habían movilizado se alcanzó. El Gobierno de España y la Unión Europea atendieron sus demandas. En sendos documentos, la Comisión Europea de junio y de octubre del 2011 mantuvo la prioridad del tramo ferroviario Algeciras-Bobadilla-Madrid-Zaragoza-Tarragona-frontera francesa, coincidiendo íntegramente con el que desde el principio se había venido defendiendo desde la bahía de Algeciras como la mejor y más inmediata solución para el transporte de mercancías con origen y destino en el primer puerto del país y en el primer polo industrial de Andalucía y segundo de España, quedando integrado dicho trazo en el denominado proyecto 3, Corredor Mediterráneo; uno de los diez grandes ejes que conforman la red básica de la nueva TEN-T. Fue un logro histórico para el conjunto de los intereses de Andalucía y de España.

Sin embargo, el pasado mes de abril volvieron de nuevo los temores sobre el futuro de la conexión ferroviaria a esta zona, al constatar que, a pesar de la prioridad que dichas conexiones habían merecido para la Comisión Europea, el Proyecto de Presupuestos Generales del Estado para el 2012 solo recogía, para el primer subtramo de la línea Algeciras-Bobadilla, que discurre entre Algeciras y Almoraima, 200.000 euros, incrementados hasta 800.000 tras una enmienda del Partido Popular. Si algo es cierto es que está muy lejos de los 1.300 millones de euros que se estima que faltan por invertir en esta línea hasta su completa mejora y electrificación.

Otro motivo de alarma fue la desaparición del ramal ferroviario a las grandes industrias de los Presupuestos Generales del Estado; proyecto que estuvo a punto de licitarse al final de la anterior legislatura. Estos temores fueron finalmente confirmados con la aprobación de la Ley 2/2012, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2012.

Son muchos los argumentos en los que se fundamenta la imperiosa y urgente necesidad de mejora que tienen las conexiones ferroviarias de la bahía de Algeciras. Se relacionan algunos de ellos.

La Comunidad Autónoma de Andalucía alberga el primer puerto de España en tráfico de mercancías, con 83 millones de toneladas en 2011; el primer peninsular en tráfico de pasajeros, con 4,4 millones de pasajeros. Son más de ciento cincuenta puertos de todo el mundo los que se encuentran en la actualidad conectados con el puerto de Algeciras. En este puerto se ubica, además, la primera terminal de contenedores de una naviera asiática en España. En apenas año y medio de funcionamiento, esta nueva terminal ha atraído ya a este puerto líneas regulares de compañías navieras como Corea, Japón, China, Taiwán y Singapur, entre otras, que confían en esa prometida mejora de las conexiones ferroviarias para poder penetrar con sus mercancías hasta Madrid y hasta la frontera francesa; futuras ampliaciones de esta nueva terminal que pueden peligrar si no se acometen pronto dichas mejoras.

El estrecho de Gibraltar es la segunda ruta marítima más transitada del mundo, y su importancia estratégica global en relación con las mercancías emergentes de Asia, con los mercados emergentes, perdón, de Asia, África y América, se verá incrementada en un futuro inmediato con el ensanche del canal de Panamá. El puerto de Algeciras, por su ubicación privilegiada, y el proyecto 3, Corredor Mediterráneo de la TEN-T como eje vertebrador, están llamados a jugar un papel esencial en el acercamiento de Europa a esta nueva realidad económica mundial.

Por el puerto de Algeciras se canaliza, asimismo, más de la mitad del comercio entre España y Marruecos, según datos del anuario estadístico de Puertos del Estado. Son las conexiones transfronterizas que tanto propugna la Unión Europea y las numerosas líneas de actuación conjunta que vienen desarrollando Andalucía y Marruecos las que están en juego en este caso.

En esta zona se ubica, además, el primer polígono industrial de Andalucía y segundo de España, con una facturación en el año 2011 de 11.932 millones de euros. La conexión ferroviaria con Madrid y con el resto de Europa es, pues, vital para asegurar la competitividad de estas industrias.

El proyecto 3, Corredor Mediterráneo, discurre por zonas en las que tanto la iniciativa privada como la pública están llevando a cabo cuantiosas inversiones en plataformas logísticas, que carecerían de todo sentido sin una adecuada conexión ferroviaria —ZAL y puertos secos de la bahía de Algeciras, Antequera, Linares, Aranjuez, Madrid, Zaragoza, etcétera—.

Somos plenamente conscientes de que los momentos actuales son de dificultades presupuestarias. Imprescindible optimizar al máximo las inversiones públicas, especialmente las de infraestructuras. También conscientes de que, una vez establecido el límite de dichas inversiones, cualquier aumento en la asignación de uno determina necesariamente la disminución de otro.

Por eso, entre los fundamentos en los que apoyamos la demanda que formulamos, este manifiesto debe incluir también el argumento de las ventajas frente a otras opciones o el agravio comparativo con otras regiones.

La lista de argumentos puede ser muy larga, pero relato algunos.

El proyecto 3, Corredor Mediterráneo, ofrece la gran ventaja, frente a otras opciones, de que, a excepción de

los 176 kilómetros que separan Algeciras de Bobadilla, en el resto del recorrido hasta prácticamente la frontera francesa las nuevas líneas de AVE han liberado ya las antiguas convencionales, por lo que, con una inversión mínima, si se compara con lo que requerirían otras alternativas de nueva construcción, se podría disponer de un corredor exclusivo para mercancía que conectase el sur de la Península Ibérica con el resto de Europa, como propugna el proyecto.

No es justo ni equitativo pretender que aquellas regiones que ya tienen resuelta su conexión con Madrid y ahora optan por una segunda conexión por la costa tengan prioridad sobre otras regiones como la nuestra, que solamente disponemos de... Esta sería la única conexión ferroviaria. Pretender trasvasar mercancías del barco al ferrocarril, conectados entre sí por tren los puertos de una misma fachada marítima, es un error sobre el que la propia Comisión Europea ha prevenido. Ya existen actualmente hasta 43 líneas marítimas regulares que conectan entre sí la mayoría de puertos españoles con la cornisa mediterránea.

A pesar de todo lo anteriormente expuesto, de los 1.342 millones de euros que destinan los Presupuestos Generales del Estado en 2012 al denominado proyecto 3, Corredor Mediterráneo, solo se asignan 800.000 euros.

Este manifiesto es del 2011, de cuando se hicieron los..., cuando se realizó el Presupuesto General del Estado que en la actualidad está en vigor.

Pero los temores continúan, los temores continúan para el Grupo Parlamentario Socialista, porque de nuevo el futuro del eje 3 está en peligro, porque no solo hemos sido conscientes de que los 800.000 euros del presupuesto en vigor no se han ejecutado, sino que nos enfrentamos a un Proyecto de Presupuestos Generales del Estado en el que solo se recogen 13 millones de euros para este proyecto. Esto significa que solo se presupuesta un 1% del total de la inversión que...

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señoría, tiene que ir usted terminando su primera intervención.

La señora ARRABAL HIGUERA

—Enseguida.

Y que tardaríamos 100 años en hacer realidad un proyecto de Estado como el que hoy debatimos aquí.

Andalucía y los andaluces nos sentimos abandonados por el Gobierno central y agraviados con las inversiones que se destinan a esta vía.

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Arrabal.

Para posicionar a los grupos, tiene la palabra, en este caso, por parte del Grupo de Izquierda Unida, la señora Nieto.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, Presidenta.

Efectivamente, muy oportuno el debate de esta iniciativa ahora que acabamos de conocer las previsiones presupuestarias de la Administración central con relación al ejercicio del año próximo, porque es cierto que se había generado una expectativa cierta en una mejora de la dotación presupuestaria para este proyecto tantas veces reclamado y sobre el que existe, al menos en términos territoriales, una unanimidad absoluta entre agentes económicos, sociales y políticos, de su necesidad, de su urgencia y de su importancia. Y todos y todas los que estamos aquí sabemos que en política muy pocas veces coincide lo urgente y lo importante, pero, sin embargo, este es uno de esos raros ejemplos.

Cuando, como bien ha relatado la señora Arrabal, comenzó a fraguarse la plataforma que viene reclamando esta electrificación de la vía Algeciras-Bobadilla y, con ella, la posibilidad de hacer la conversión del puerto de Algeciras en un puerto de penetración y no solo en un puerto de trasvase de mercancías de barco a barco, cuando comenzó aquella reivindicación, aquella plataforma, aquella lucha, ya contaban, como digo, con la unanimidad de quienes en la comarca del Campo de Gibraltar y en la provincia de Cádiz vivimos y trabajamos, del sector empresarial, sindical y político.

Afortunadamente, ese consenso ha ido ampliando su espectro territorial y ya contamos con una resolución de este Parlamento que viene a avalar el impulso que de manera decidida es necesario dar no solo a este corredor que, como se ha dicho aquí, ha sido elegido como uno de los ejes básicos del transporte en la Unión Europea, no solo eso, si no, especialmente, el tramo objeto de debate hoy.

Y voy a abundar un poco en algunos de los argumentos que ya ha barajado la portavoz socialista con relación a ello. El Gobierno central, efectivamente, prevé en sus cuentas para este año inversiones importantes en este corredor. De hecho, no podía hacerlo de otra manera porque ya recibió una reprobación de la Unión Europea por no haber intensificado su esfuerzo inversor en dicho corredor una vez que había sido elegido uno de los ejes prioritarios. Y lo hace en una cuantía que desde Izquierda Unida consideramos insuficiente en términos generales, por las decisiones previas que se han tomado de corsé del déficit público, pero, en cual-

quier caso, importante con relación a la vía de la que estamos hablando. Hay más de mil millones de euros presupuestados para ese Corredor Mediterráneo, con el trazado que ha sido elegido para el eje básico europeo, y el total que se va a invertir, en inversión ferroviaria en el país, va a ascender —o esas son las previsiones que ahora establece el proyecto de presupuestos— a 2.975 millones de euros. Es decir, el problema no es tanto la inversión que se va a destinar a este corredor, como los tramos que han sido elegidos por el Gobierno central para ser beneficiarios de esas inversiones.

El tramo que va de Cataluña a Levante... Para ser más correctos: el tramo de Cataluña y el tramo de Levante absorben 630 millones de euros en las previsiones del Gobierno central para el año próximo. El eje mediterráneo, con ese trazado híbrido que, finalmente, salió adelante, a su paso por Cataluña y a su paso por Levante, ya está trabajándose en el tercer hilo, es decir, en el tercer juego de vías. Esto ocurre en la práctica totalidad del trazado del eje; es decir, hay una descompensación excesivamente acusada del estado en el que se encuentra el tramo Algeciras-Bobadilla, en el que la vía no está electrificada, con el resto del recorrido. Todas las mejoras planificadas son necesarias para que el eje, efectivamente, esté en perfectas condiciones, pero no parece razonable que el esfuerzo inversor se concentre en zonas en las que la inversión ya ha sido mayor en tiempo atrás y que, por tanto, se encuentran en unas condiciones muy ventajosas. Y, sobre todo, no es razonable cuando se piensa en lo comprometido que está el futuro del puerto de Algeciras y del polígono industrial si no consigue una salida rápida y eficiente a su mercancía en trenes, como ya se ha dicho aquí, de la longitud que solo permiten las máquinas electrificadas y no las máquinas diésel que se utilizan ahora. Mientras que no se hagan las mejoras de todo el trazado hasta Bobadilla, desde Algeciras, no se podrá electrificar ese tramo de vía y, por tanto, será totalmente imposible que la mercancía que llega al puerto de Algeciras pueda penetrar al territorio vía férrea. Lo que ocurre y lo que hace es que una parte importante del valor añadido que esa mercancía podría dejar en el territorio, gracias al desarrollo de una red de empresas auxiliares que se beneficiarían de ese puerto de penetración, marche a otros puntos, a otros puntos, unas veces situados en la geografía española y otras veces situado en el norte de África.

Ocurre que la comarca del Campo de Gibraltar y la provincia de Cádiz, en este momento, se encuentran con el dudoso honor de tener el número uno en el desempleo del *ranking* autonómico, yo creo que casi el estatal. No sé si habrá alguna provincia canaria que esté aun peor, pero el paro en la provincia de Cádiz ya ronda el 30%. Y, en esta situación de exclusión social y de gravísima adversidad económica, el puerto, con estas limitaciones objetivas a las que estoy haciendo referencia, ha hecho indefinidos a 400 trabajadores hace escasas semanas. Es decir, el potencial de aquellas instalaciones portuarias es formidable, pero se encuentran estranguladas por una vía que sigue como cuando se inauguró en el siglo XIX.

A nosotros no nos parece razonable, y de hecho no puede ser esgrimido el argumento de la crisis, en este caso, porque, como digo, hay una inversión millonaria para otros trazados, para otros tramos del mismo eje, en versión, como podríamos decir, de última generación, porque aquí la estamos reclamando para cuestiones básicas y fundamentales como son la electrificación de la vía.

Y termino. Por tanto, no nos parece ni razonable, ni sensato, ni justo que solo el 0,39% de la inversión que está prevista este año para el corredor se emplee en el tramo Algeciras-Bobadilla, en concreto, el tramo Algeciras-Almoraima.

Aunque solo fuera ese tramo Algeciras-Almoraima, está preparado para ser licitado porque tiene toda la documentación, está pendiente de ejecución. Aunque solo hubieran sido los 55 millones de ese tramo, ya hubiera marcado una voluntad distinta de la que denotan estas cuentas. Entendemos desde la provincia y desde la comarca que el *lobby* de Fermet y la presión de Cataluña y de Valencia, y del Partido Popular del mediterráneo, pesan más que el de aquí. Y espero que todos secundemos la propuesta socialista y que hagamos todos presión, porque, realmente, Andalucía y una parte de su crecimiento y de su prosperidad dependen de infraestructuras como estas, que no pueden tener 100 o 150 años de retraso con relación a las de otros puntos del territorio de nuestro país.

Gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Nieto.

Para posicionar, en este caso, esta proposición no de ley, tiene la palabra el representante del Grupo Parlamentario Popular, su portavoz, señor Raynaud.

El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señora Presidenta.

No cabe la menor duda de que se trae hoy a esta Cámara un debate importante, importantísimo, para Andalucía, como es el tema de las vía férrea Algeciras-Bobadilla, enmarcado dentro de ese Corredor Mediterráneo tan necesario, yo diría vital y que, además, de alguna manera atesora lo que es la política prioritaria del transporte en Europa, también en España, y, en concreto, en los corredores principales o corredores prioritarios señalados por la política del transporte europea.

Y, desde luego, mi partido no ha sido tibio en el posicionamiento y en la defensa de este Corredor

Mediterráneo. Yo diría que ha abanderado, desde el principio, el defender este Corredor Mediterráneo en la época anterior del Gobierno de España, en las distintas comunidades gobernadas por el Partido Popular y también aquí, desde Andalucía, desde Andalucía hemos mantenido machaconamente, una y otra vez, una postura a favor del Corredor Mediterráneo, muchas veces, desgraciadamente, no atendida por la mayoría de esta Cámara y reflejada en su voto en contra en iniciativas presentadas por el Partido Popular. Pero, al final, lo importante es que bien está lo que bien acaba. Y, en estos momentos, el Corredor Mediterráneo es una realidad; el Corredor Mediterráneo es, hoy por hoy, diríamos, una prioridad desde el punto de vista del transporte en Europa, en España y en Andalucía.

Y coincidimos en parte de la exposición de motivos y en los distintos planteamientos de las dos portavoces que han hecho uso de la palabra con anterioridad en lo que es la importancia del puerto de Algeciras, la importancia del hinterland de ese puerto de Algeciras, que tiene un poder de irradiación verdaderamente extraordinario y lo que puede significar, repito, para Andalucía la potenciación de ese tramo entre Algeciras y Bobadilla. Es verdad, y he tenido la ocasión de manifestarme anteriormente en el carácter obsoleto que, en estos momentos, tiene ese recorrido, ese tramo Algeciras-Bobadilla, con una, diríamos, situación actual impropia de un ferrocarril prioritario en el siglo XXI. Pero, como también dije anteriormente, algunos más que otros tendrán la responsabilidad de que esa situación no se haya corregido.

Y también es verdad, porque se ha hecho mención a la prioridad del comienzo del corredor en el trazado por España por un sitio o por otro, pues habrá que decirle que quien decidió iniciar el Corredor Mediterráneo con la frontera francesa fue el Gobierno socialista del señor Rodríguez Zapatero, que no dudó en acercar la frontera francesa a Barcelona, la prolongación hasta Tarragona y que, obviamente, pues, el sentido de la vía, pues viene de norte a sur. Pero también digo que de sabios es rectificar y, efectivamente, el Gobierno del Partido Popular va, en su política del transporte ferroviario, a inyectar unas cantidades importantes para que sea una realidad el que pueda confluir en el centro ese Corredor Mediterráneo que, si hasta ahora venía claramente del norte hacia el sur, empiece ahora a venir desde el sur hacia el norte. Por lo tanto, bienvenida sea esta iniciativa del Partido Socialista.

No podemos olvidar también, de una manera importante, que en este eje hemos hablado de la importancia de Algeciras, pero que en el otro extremo de este pequeño recorrido nos vamos a encontrar con que Antequera se nos va a convertir, probablemente, en un centro neurálgico y estratégico para el ferrocarril en España y en Europa, porque van a concluir en Antequera ni más ni menos que lo que es el recorrido desde Antequera hasta Granada; el recorrido a Antequera que viene de Algeciras; desde Antequera partirá, en dirección hacia el norte, hacia el Puerto Seco de Madrid, y en Antequera, en Antequera debe también salir esa pata de ese eje transversal, competencia de la Junta de Andalucía, y que tendremos la oportunidad de llegar y de hablarlo en la próxima proposición no de ley, para que Sevilla y Huelva no se queden descolgadas de ese Corredor Mediterráneo, con la ejecución del tramo desde Antequera hasta Sevilla, hoy día paralizado por el Gobierno socialista de la Junta de Andalucía.

Luego, en ese contexto global, más el centro tecnológico que se quiere implantar en Antequera para investigación del AVE, no cabe la menor duda, señorías, de que, desde luego, vamos a convertir a Antequera en un centro verdaderamente estratégico y vital, y vital en materia del transporte ferroviario.

Pero a mí me gustaría el llegar y el sustentar las palabras que he dicho, cuando he dicho «el esfuerzo inversor del Partido Popular». No tenemos más remedio que ir y analizar lo que ha sido hasta ahora la voluntad inversora en ese recorrido Bobadilla-Algeciras, Bobadilla-Antequera-Algeciras, de lo que ha sido el pasado reciente, de lo que es el presente y de lo que es el futuro. Y, por supuesto, lo mismo que ese posicionamiento claro en Europa, el posicionamiento de mi grupo, reiterando una y otra vez, y reclamándole al Gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero la necesidad de invertir y de impulsar ese recorrido Antequera-Algeciras. Y me remito, señorías, al *Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados*, 29 de octubre de 2008. Ese mismo *Diario de Sesiones*, 16 de junio de 2010, sendas intervenciones del Alcalde de Algeciras y hoy diputado en el Congreso de los Diputados, también en aquella época, reclamándole al Gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero una mayor agilidad inversora y un mayor interés por ese eje Antequera-Algeciras. Por lo tanto, repito que ahora bienvenido sea el interés que el Partido Socialista tiene por la inversión en este tramo del ferrocarril. Sorprende, por lo tanto, la actitud de algunos dirigentes socialistas, que ponen el grito en el cielo y que, de alguna manera, reclaman ahora lo que ellos, durante muchos años, no fueron capaces de hacer.

Y permítame, señoría, que yo, por ejemplo, les diga a sus señorías que en el año 2009, para ese tramo, ¿eh?, que, reiteradamente, en el Congreso de los Diputados se seguía, se manifestaba que seguía un curso normal de las obras, lo que recogió el Presupuesto fueron 1.056.000 euros. Pero hete aquí que, en el año 2010, el Partido Socialista rebaja esa cifra a 214.230 euros. Que en 2011 se convierten en 513.000 euros; 513.000 euros. Luego ese interés por alejar ese recorrido de ese trazado decimonónico, desde luego, poco reflejo tenía en los Presupuestos Generales del Estado. Yo haría mía esa frase de que «mucho te quiero, perrito, pero de pan, poquito», porque es verdad que poco pan daba el Partido Socialista a ese recorrido entre Algeciras y Antequera.

Pues bien, en el año 2012, con el Gobierno, recién llegado ese Gobierno al cual se le achacan todos los males de nuestra Andalucía, pues mire usted cómo, con unos escasos meses para elaborar ese Presupuesto, pasamos de 513.000 euros del año 2011 a 1.517.020 euros. Por lo tanto, triplicar la inversión del Partido Socialista del año anterior.

Pero vamos a hablar de los Presupuestos del año 2013, y sus señorías dicen que es poco, 13 millones de euros. Se ha multiplicado por 13 la cantidad asignada en el año 2012, y resulta que les parece a ustedes poco, 13 veces más que lo que el Partido Socialista, ¿eh?, bueno, 26 veces más que lo que el Partido Socialista había asignado en los Presupuestos del año 2010 o del año 2011, y ahora se rasgan las vestiduras y vienen a llegar y a decir que hace falta un mayor esfuerzo inversor.

Naturalmente, señorías, que hace falta un mayor esfuerzo inversor, sin ningún género de dudas, mientras más, mejor, y siempre defenderemos eso desde nuestro grupo parlamentario, pero dentro de la lógica, del sentido y de la racionalidad, porque yo tendré que decirles a sus señorías que, evidentemente, no valdría de nada el esfuerzo inversor desde Algeciras hasta Antequera si no fuera acompañado por el esfuerzo inversor desde Bobadilla a Granada, para continuar con el Corredor Mediterráneo y seguir en dirección hacia los Pirineos. Y ni más ni menos que, para el año 2013, hay 155 millones de euros para el tramo Bobadilla-Granada, Bobadilla-Granada, 155 millones de euros para el año 2013. Y para Almería-Murcia, conexión fundamental del Corredor Mediterráneo, para poder seguir confluyendo con lo que está en el norte por decisión del Partido Socialista, cien millones de euros para el tramo Murcia-Almería, presupuesto del año 2013.

Pero les voy a recordar a ustedes una cuestión que yo creo que es importante, importante, señorías. Fíjense: este año 2012, este año 2012, en el tramo Antequera, o sea, Bobadilla-Granada —ahí siempre tengo yo el riesgo de confundir el tramo Bobadilla-Antequera, por la cercanía—, en el tramo Bobadilla-Granada, el Gobierno del Partido Popular ha invertido 208,7 millones de euros este año 2012. ¿Saben sus señorías lo que eso significa? Un 43% más que lo invertido por la media del Gobierno socialista en el tramo Bobadilla-Granada, un 43% más, que la media de esos años habían sido 145,5 millones de euros. Eso significa trabajar contra el paro, eso es compromiso para contribuir a que bajen las cifras del paro en Andalucía. Lo mismo, repito, que los datos que les he dado a ustedes en relación a los Presupuestos de 2012 también. Pero no tengan ustedes, señorías, ninguna duda de que nosotros vamos a apoyar la proposición no de ley, la vamos a apoyar, sin ningún género de duda, porque todo lo que abunda no daña, y, por lo tanto, bienvenido sea.

Pero voy a terminar haciendo una reflexión. Yo espero que esta actitud de mi grupo en relación al compromiso con el Corredor Mediterráneo, exigiéndole al Gobierno de España, la tengan ustedes con la proposición no de ley que viene después exigiéndole a la Junta de Andalucía que actúen de la misma manera con el compromiso para el ramal desde Antequera hasta Sevilla, vital, absolutamente vital para el Corredor Mediterráneo, no solamente para Sevilla, sino para Huelva a través de la conexión de Sevilla con Huelva.

Y permítanme —termino, señora Presidenta— que les haga un pequeño recordatorio de lo importante que es hablar con rigor.

Sus señorías tuvieron la oportunidad, en este mismo..., no en este mismo sitio, fue en la sala 4, pero hace exactamente un mes, de debatir, si no recuerdo mal, una proposición no de ley del Partido Socialista en relación a la mejora de la línea férrea entre Zafra..., entre Huelva y Zafra. Y tuvieron ustedes la oportunidad de llegar y de decirle, por mi modesta persona al portavoz del Partido Socialista, que creía que no era afortunada la redacción del texto, porque estaban votando sus señorías, los que apoyaron esa proposición no de ley, la posibilidad de mejorar el recorrido entre..., de frecuencia, entre Huelva y Zafra. Tuve esa oportunidad. Porque le dije: «Es que hay la posibilidad de que Renfe ponga en marcha la comunicación entre Zafra y Madrid, y están ustedes votando en contra de que se ponga y se prolongue la línea desde Zafra hasta Madrid».

Les debo de decir a ustedes que, a partir de mañana, todos los onubenses tendrán la oportunidad de montarse en el tren de Huelva, vía Zafra, y llegar a Madrid, porque, desde mañana, los viernes, sábados y domingos es una realidad la prolongación del ferrocarril desde Huelva hasta Zafra, prolongado a Madrid.

Por lo tanto, a Dios rogando y con el mazo dando. Estamos completamente de acuerdo: contribuye a la vertebración social, vital para Andalucía.

Y tenía oído que la portavoz del Partido Socialista iba a introducir algunas enmiendas. Desde luego, con estos dos puntos estamos de acuerdo. Esperemos, si es que, evidentemente, no agota otra vía, como es el día de las enmiendas, porque no podemos olvidar que el trámite parlamentario para las enmiendas de los Presupuestos no se ha abierto todavía, y ahí tendrán sus señorías la posibilidad de llegar y de manifestar sus discrepancias con determinadas partidas que puedan aparecer.

Muchas gracias, señora Presidenta.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Raynaud.

Señora Arrabal, tiene usted la palabra para finalizar esta proposición no de ley.

La señora ARRABAL HIGUERA

—Sí. Muchas gracias, señora Presidenta.

Yo quería encuadrar otra vez el debate de esta...

Vamos a ver, el eje 3, señor Raynaud, es Algeciras-Bobadilla-Madrid-Zaragoza-Tarragona y frontera: no tiene nada que ver con lo que usted ha comentado de Almería. Ahora, si bien es cierto que ustedes apoyan este eje, pero con ese doble discurso. Porque aquí bien claro dice «Fomento insiste en llevar el Corredor Mediterráneo por la Costa del Sol».

Vamos a ver, la Unión Europea aprueba el proyecto del eje 3 que yo le comento, y es el que hoy debatimos y defendemos aquí desde la Comisión... —bueno, me dice que no—, desde la Comisión de Fomento y Vivienda en el Parlamento de Andalucía. El grupo parlamentario...

Usted me hablaba también de cronología, de lo que se ha hecho y se ha dejado de hacer. Mire usted, señor Raynaud, es que no hablamos del anterior mandato, de la anterior legislatura. Es que hablamos de cuando gobernaba el Partido Popular. Es que hablamos de que, en 1996, ya con el Partido Popular, se estaba luchando por que esta vía se renovara. Aquí tiene usted una cronología, aquí tiene usted lo que ha hecho el Partido Popular y, en rojo, lo que ha hecho el Partido Socialista, que, como usted verá, ya llevo tres páginas y esta es la cuarta, y hay una quinta, mientras que, de azul, con lo que ha hecho el Partido Socialista, hay..., el Partido Popular, perdona, hay tres párrafos, señor Raynaud.

Pero bueno, el Grupo Parlamentario Socialista entiende que el apoyo y el compromiso del Partido Popular se tienen que ver reflejados en los Presupuestos Generales del Estado, y, de la lectura de los Presupuestos, o del Proyecto de Presupuestos que tenemos para 2013, se concluye, objetivamente, señor Raynaud, objetivamente lo siguiente.

Recoge una inversión de 13 millones de euros. A este ritmo tardaríamos cien años en terminar de hacer realidad un proyecto de Estado en el que ustedes dicen que están de acuerdo. Pero un proyecto de Estado que es el que recoge la Unión Europea, no el que usted ha dicho aquí que pasa por Almería. Que no.

El coste de esta obra es de 1.300 millones de euros, lo que supone que ustedes solamente presupuestan, y dicen que están de acuerdo con ello y que es suficiente... Nosotros no podemos estar de acuerdo, ni estamos de acuerdo en que es suficiente, porque es un 1% del coste total.

En los Presupuestos figura como «Renovación Algeciras-Almoraima». También me ha entrado una gran duda con este tema. Vamos a ver, como si de un proyecto aislado se tratara. Si estamos hablando del eje 3, ¿por qué me sacan el Algeciras-Almoraima, que es un subtramo dentro de este proyecto, que está cuantificado en 56 millones de euros, no en 13?

¿Me podría saber decir usted, señor Raynaud, qué es lo que piensan hacer con esos 13 millones de euros, a qué obra de ese subtramo? ¿Qué es? ¿Un subtramo del subtramo? ¿O qué es lo que piensan hacer, qué obra piensan ejecutar con esos 13 millones de euros, que son migajas, de verdad? No pueden darse por satisfechos los señores del Partido Popular porque son migajas.

Es más, usted me dice de compromiso. ¿Qué compromiso tiene el Partido Popular? La plataforma, el manifiesto, parte del manifiesto que he leído, señor Raynaud, salta cuando ven la falta de compromiso del Partido Popular con una parte del ramal que estaba para licitarse y no se licita. Pero se presupuestan, en el presupuesto en vigor, 800.000 euros, ¿eh?, para esta vía. ¿Dónde está la ejecución de estos 800.000 euros? ¿O es que yo estoy confundida y entran dentro de los 13 millones de euros que se vuelven a presupuestar para el año que viene? Es que no lo entiendo.

Y, a pesar de ser una cantidad ridícula, no se ha tenido a bien ejecutarla, señor Raynaud. ¿Ese es el compromiso del Partido Popular?

Pero tenemos que ser conscientes de que, hasta que no esté electrificado, que lo decía la compañera Inmaculada Nieto, la compañera de Izquierda Unida, que, hasta que no esté totalmente electrificada la vía, que sería el último paso tras terminar los últimos subtramos —no se puede electrificar hasta que no esté toda la obra terminada—, no sería posible que transcurrieran los trenes de 750 metros de largo, que es uno de los objetivos que le da viabilidad a este proyecto y que haría competitivo a nuestro puerto.

Somos conscientes de que en época de crisis hay que ser solidarios, pero hay agravios con Andalucía. De eso no nos ha hablado, señor Raynaud, que salió ayer en *La Vanguardia*. Se publica un artículo. La primera prioridad de inversiones para el Ministerio de Fomento es el Ave gallego. El proyecto de alta velocidad en la comunidad que gobierna Alberto Núñez Feijóo recibirá una inversión de 1.079,21 millones de euros. Se da la circunstancia de que el Proyecto de Presupuestos Generales del Estado presentado por el Gobierno coincide con la precampaña de las elecciones en Galicia, que tendrán lugar el próximo 21 de octubre; unos comicios que el Presidente del Gobierno, Mariano Rajoy, valora como claves, porque se juega mucho.

Los Presupuestos del Partido Popular vuelven a despreciar a Andalucía, a pesar de ser conscientes de que el eje 3 es un proyecto de Estado.

Somos conscientes de que hay que repartir. Pues bien, señores del Partido Popular, Cataluña, en este proyecto de Presupuestos Generales del Estado, se lleva 470 millones de euros; Valencia se lleva 327 millones de euros; Murcia-Almería se lleva 100 millones de euros; Bobadilla-Granada, 155 millones de euros; y el Ave a Galicia, como ya he dicho, más de mil millones de euros. Todas estas conexiones son segundas conexiones de ancho europeo y que suponen un tercer carril, cuando Algeciras-Bobadilla solamente se merece, en este

proyecto, 13 millones de euros, denominados, además, como «Renovación Algeciras-Almoraima», como si de un proyecto aislado se tratara, y no integrado en el eje 3. Esta sería la primera y única línea de conexión para el puerto de Algeciras.

El Grupo Parlamentario Socialista no puede, y no lo está, estar de acuerdo, con la inversión que el Proyecto de Presupuestos Generales del Estado destina a este proyecto de Estado tan necesario para el desarrollo socioeconómico de Andalucía. Los Presupuestos Generales del Estado tratan mal a Andalucía. El Gobierno del Partido Popular vuelve a castigar a Andalucía y a los andaluces con su presupuesto. La Ministra Ana Pastor no cumple su compromiso con inversiones necesarias y reales, no cumple con Andalucía, ni con el Campo de Gibraltar, ni con Europa, que tenemos plazo, señores del Partido Popular, hasta el 2015.

Y usted lo ha nombrado, señor Raynaud, el diputado del Partido Popular José Ignacio Landaluce, también alcalde de mi ciudad, de Algeciras, no está luchando por los intereses de Algeciras. Quizás lo hacía cuando estaba en la oposición y en el Gobierno estaba Zapatero, pero ahora que depende de él, que él es el que levanta la mano y dice si está de acuerdo o no con los Presupuestos Generales del Estado, no cuida a su ciudad, no cuida al Campo de Gibraltar, ni a la creación de empleo, ni a las necesidades que la ciudad tiene.

Con esto, ¿qué quiero decir? Pues que el Gobierno del Partido Popular da la espalda a Andalucía y que la derecha andaluza demuestra una vez más que sus intereses partidistas están por encima de los intereses de los andaluces y de las andaluzas.

Yo sí quería, después... Esta moción tiene un par de meses registrada. Y después de los acontecimientos que se han dado, sí quería, como bien ha dicho el señor Raynaud, introducir un par de enmiendas con respecto a que se introduzca en el PITVI este proyecto de eje 3 en su totalidad, con el presupuesto total de 1.300 millones de euros, que es lo que costaría tener esta línea totalmente electrificada, pues que figure y que conste en el PITVI, porque el PITVI —tengo entendido que no es hipoteca, aunque sí dación en pago— nos hipoteca hasta el 2024, con lo cual instar al Gobierno de la Nación a que incluya en el PITVI este proyecto de Estado.

Y, por otra parte, después de haber tenido conocimiento de este Proyecto de los Presupuestos Generales del Estado, pedirle también al Consejo de Ministros que modifique este proyecto antes de que sea definitivo y dote de inversiones suficientes al proyecto, al eje 3, Corredor Mediterráneo, para su tramo Algeciras-Almoraima, que supone unos cincuenta y seis millones de euros.

Espero que, bueno, que sean apoyadas también estas enmiendas por el Partido Popular. Pienso que es un proyecto de extrema necesidad y urgencia, por lo que conviene que salga con el apoyo de todos nosotros.

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Arrabal.

Lo primero, lo primero que necesitamos es que nos pase por escrito, por favor, las autoenmiendas que usted se hace dentro de la proposición no de ley, para que también, aparte de que la Mesa tenga conocimiento exacto de ello y se pueda recoger en el acta correspondiente, los portavoces de los distintos grupos, si es que se aceptan, lógicamente, y se votarán después estas autoenmiendas, pues tengan conocimiento exacto de lo que se dice ahí.

9-12/PNLC-000076. Proposición no de ley relativa al tramo Sevilla-Antequera del eje ferroviario transversal de Andalucía

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Bien. Como vamos a votar al final todas las proposiciones no de ley, como hemos quedado, pues pasamos, si les parece, a la segunda proposición no de ley, en este caso relativa al tramo Sevilla-Antequera, eje ferroviario transversal de Andalucía, propuesta por el Grupo Popular Andaluz, y tiene la palabra su portavoz, el señor Raynaud.

El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señora Presidenta.

Decía en mi anterior intervención que esta proposición no de ley está absolutamente interrelacionada con la que acabamos de debatir hace escasamente unos segundos. Y permítame que le haga una aclaración que yo creo que es importante, una aclaración sin ánimo, desde luego, diríamos, de la disputa, sino simplemente de la clarificación.

El Corredor Mediterráneo, señora portavoz del Partido Socialista, como su propio nombre indica es Corredor Mediterráneo, y, por lo tanto, la integración en él del litoral del Mediterráneo en España evidentemente es una cuestión de Perogrullo. Lo que eso no es óbice para que determinadas presiones hayan conseguido que haya un ramal de ese Corredor Mediterráneo interior en dirección hacia Zaragoza y hacia Madrid, y que gracias a las presiones del Partido Popular conseguimos que no se quedara en Madrid sino que baje desde Madrid hasta Bobadilla y Antequera. Pero que quede perfectamente claro que el Corredor Mediterráneo discurre por el Mediterráneo hasta Almería, se introduce a Granada, de

Granada a Bobadilla, y el gran beneficiado es el puerto de Algeciras, de lo que todos nos tenemos que congratular, porque el puerto de Algeciras, las mercancías del puerto de Algeciras van a tener salida y entrada en dirección hacia el Mediterráneo, hacia los puestos de Valencia y camino hacia los Pirineos, y, por supuesto, también hacia el puerto seco de Madrid, con el que están muy interesados, fundamentalmente desde Algeciras, por lo que significa también de penetración desde el puerto seco de Madrid en dirección había el otro extremo de los Pirineos, en concreto hacia la frontera de Hendaya y a partir de ahí buscar la Europa más...

La señora ARRABAL HIGUERA

—Una cuestión de orden, por alusiones.
Señor Raynaud, si usted...

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Perdone, perdone, perdone, un momentito.

La señora ARRABAL HIGUERA

—Es un segundito.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pero ¿qué artículo evoca para...?

La señora ARRABAL HIGUERA

—No, yo le pido a la Presidencia que me deje hacerle una aclaración al señor Raynaud.
[*Intervención no registrada*.]

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Perdón, vamos a ver. No. Estamos hablando de que parece ser que el señor Raynaud ha retomado esta proposición no de ley incidiendo en la importancia que tiene este otro tema que va a tocar con lo que se ha debatido anteriormente...

La señora ARRABAL HIGUERA

—Es que entiendo...

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Perdón, perdón, señora Arrabal, un momentito, un momentito.
Entonces, yo no he visto que haya hecho ninguna alusión personal.

La señora ARRABAL HIGUERA

—Es que yo pienso que ha inducido a error el nombre, si en vez de Corredor Mediterráneo le quiere llamar corredor...

El señor RAYNAUD SOTO

—Señora Presidenta, esto es inaudito que se le interrumpa a un diputado en el ejercicio de su palabra.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Perdón, perdón, perdone. Esto no, no, no. Vamos a ver...

El señor RAYNAUD SOTO

—Si ve alusiones, cuando yo termine...

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Vamos a ver. Por favor, señora Arrabal, usted tendrá su turno si va usted a intervenir después, y puede usted decirle al señor Raynaud lo que usted considere necesario. Tiene usted su turno. Por lo tanto, deje usted que termine el señor Raynaud, y después, en el uso de su palabra, lógicamente, podrá usted hablar, pero no se interrumpan ustedes mientras tanto, porque eso no es el mecanismo de esta Comisión. ¿De acuerdo? Gracias.

La señora ARRABAL HIGUERA

—Perdón.

El señor RAYNAUD SOTO

—Inaudito, señora Presidenta, lo que acaba de suceder, inaudito.

Pero no se ponga usted nerviosa, señora portavoz del Partido Socialista, si vamos a la cuestión, si es que está íntimamente ligado, si es que lo que le pretendo demostrar a su señoría es que el Corredor Mediterráneo para los andaluces es vital, vital la conexión entre Antequera y Sevilla, y ya ha dejado usted manifiestamente claro que usted desprecia olímpicamente a la mitad de Andalucía, porque no tiene el Partido Socialista ningún interés en defender los intereses de la provincia de Granada, de la provincia de Almería y de la provincia de Málaga. Así de claro y así de sencillito. Que prefieren ustedes el llegar y el volcar los esfuerzos hacia la Comunidad de Madrid y hacia la de Aragón, a través de Zaragoza, que llegar y volcarse por los intereses de los andaluces. Verdaderamente inaudita, verdaderamente inaudita la actitud del Partido Socialista. Pero, en definitiva...

Bueno, señora Presidenta, me están interrumpiendo, le pido encarecidamente amparo.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Sí. Perdón. Por favor, les pido que no entren en debate entre ustedes. Por favor, dejen que terminen los intervinientes y después ya tendrán, en el turno de palabra de cada grupo, la posibilidad de exponer sus ideas, y cada uno de ustedes podrá exponer lo que considere necesario en el uso de su palabra, por favor.

El señor RAYNAUD SOTO

—Señorías del Partido Socialista, tranquilidad, hombre, tranquilidad. Si la solución la tienen ustedes votando a favor, en contra, o absteniéndose. No hay más que llegar y no hay por qué interrumpir. Yo he sido prudentemente cortés en su intervención, aunque haya dicho usted lo que haya querido usted decir en la anterior proposición no de ley.

Señoría, en definitiva, la proposición nuestra lo que insta al Gobierno de la Junta es a que ya está bien de llegar y echar balones fuera, ya está bien de imputarle al Gobierno de la Nación las responsabilidades en lo que son sus obligaciones. Es necesario vertebrar social y económicamente a Andalucía. Y clama al cielo la actitud, la actitud del Gobierno socialista y de la Junta de Andalucía en un tramo vital para Andalucía, como es la conexión entre Sevilla y Antequera.

Yo quiero ver aquí, yo quiero ver aquí a ver qué hace Izquierda Unida en su posicionamiento, socio del Gobierno con el Partido Socialista, en relación a nuestra propuesta, después de que dos años y medio después de adjudicar una obra por importe de 354 millones de euros, 354 millones de euros, a saber lo que nos va a costar a los andaluces, sin hacer la obra, de indemnización por daños y perjuicios, que están en marcha por la paralización unilateral del Gobierno de la Junta de Andalucía, esta decisión unilateral de lo que era una actitud absolutamente arbitraria, cuando el Gobierno del Partido Popular había asumido la conexión por AVE entre Sevilla y Antequera, y que el señor Chaves y el señor Rodríguez Zapatero —los dos— decidieron, en una infausta decisión, el llegar y asumir, para la Junta de Andalucía, el compromiso entre Antequera y Sevilla. Y digo infausta para los andaluces, porque a la vista está, no hay más que llegar y ver cómo va el AVE desde Antequera hasta Granada, con todos los inconvenientes que está teniendo su trazado; por un trazado erróneo, cambiado por el Partido Socialista a la altura de Loja, del cual, luego, también habrá la oportunidad de hablar, y se encargará mi compañera —repito—, entre esa decisión y lo que es la conexión entre Antequera y Sevilla, paralizada y durmiendo el sueño de los justos.

Señorías, nos estamos jugando ni más ni menos que la continuidad del Corredor Mediterráneo hasta Sevilla y su posible prolongación a Huelva. Por primera vez en un Corredor Mediterráneo, como corredor prioritario en Europa, se habla también de un corredor fluvial, el Corredor del Guadalquivir. Es vital para que eso pueda llevarse a cabo el que el Corredor Mediterráneo llegue a Sevilla. Pero esta es la realidad, esta es la realidad: una obra paralizada desde hace dos años y medio, una nebulosa que, en estos momentos, se cierne sobre este proyecto, absolutamente necesario, y un compromiso, el del Partido Popular, que pide la solidaridad de la Cámara para que haya un posicionamiento claro de la Junta de Andalucía y un respaldo financiero para esta obra.

Y, señores, señorías del Partido Socialista, no vale más el echar balones fuera. Saben ustedes que, tres meses antes de perder las elecciones Rodríguez Zapatero, el Gobierno de la Junta de Andalucía le pidió al Gobierno del señor Rodríguez Zapatero que se hiciera cargo..., que se hiciera cargo de ese tramo, porque se veía incapaz de acometer lo que, según Chaves, estaría funcionado en el año 2008.

Muchas gracias, señora Presidenta.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Raynaud.

Bien. Para posicionar, en este caso, a los grupos políticos, tiene la palabra la señora Nieto, por el Grupo de Izquierda Unida.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, Presidenta.

Bueno, sí que es cierto que los temas se parecen mucho, aunque también es cierto que hay algunas diferencias importantes en función de la competencia que tiene cada quien asumida.

Este tema no es nuevo, ya tuvimos ocasión de oír a la Consejera responder al señor Raynaud con relación a él. Es cierto que el Partido Popular muestra una gran preocupación por este tema, y de la misma manera que nos ha invitado al Partido Socialista y a Izquierda Unida a hacer uso del trámite de enmiendas en el proceso definitivo de elaboración de los Presupuestos Generales del Estado, si, finalmente, de este debate no salimos con un acuerdo satisfactorio para el Partido Popular, pues a buen seguro, también, ellos podrán hacer uso de ese mismo trámite presupuestario con las cuentas autonómicas.

Y hablando de cuentas y hablando de dinero, el primer problema que nos encontramos es que, a diferencia de este caso, de esta infraestructura, la Administración central, el Partido Popular en la Administración central, o quien gobierne en la Administración central, sí tiene la capacidad de ingresar, sí tiene la capacidad de recaudar los ingresos, los fondos públicos suficientes como para acometer las infraestructuras que diseña y que planifica para el Estado, y también la capacidad de modular, en función de lo que invierte, en qué territorios se va más deprisa o se va despacio, que era un poco de lo que estábamos hablando en la anterior proposición no de ley, y en eso coincido con el señor Raynaud, tiene total relación con esto. Efectivamente, en Andalucía es importante un salto en materia ferroviaria. Luego, podríamos estar más o menos de acuerdo en si las infraestructuras ferroviarias pendientes están siendo..., están recibiendo la inversión pública al ritmo que aconsejan la necesidad y la premura de solventar los problemas que padecen. Por eso, precisamente, nos parece que el tramo Algeciras-Bobadilla está desatendido en comparación con otros, ya que todos los demás están al menos electrificados, algo básico en lo que no voy a insistir, que ya hemos hablado de ello antes.

Bien, volviendo al eje central. Yo comparto con el señor Raynaud que es un disparate que una comunidad autónoma asumiera la financiación de una línea de alta velocidad. Comprendo que eran otros tiempos, comprendo que así, en un momento de facilidades en la financiación, o de mayores recursos o de mejores expectativas de ingresos, quizás la Comunidad Autónoma lo quiso hacer así, o el Gobierno de entonces lo quiso hacer así, por agilizar las obras, pero también es cierto que, al final, se ha echado a la espalda un compromiso presupuestario que, en las condiciones actuales, es imposible llevar adelante.

La Consejera le comentaba a usted con relación a este tema, poniendo el acento en eso, en que éramos la única Comunidad que había asumido la financiación de una línea de estas características. Le decía que sí que estaban dispuestos a abrir el diálogo con la Administración central para, efectivamente, poder tener esa obra, que fuese una realidad, pero una realidad adecuada al contexto económico en el que nos movemos ahora y al contexto financiero en el que movemos ahora. Ese diálogo, cuando ella le contestaba, aún no había podido ser posible. Parece que un mes después, y después de ver que, bueno, que el PITVI, además, ha sido presentado y tampoco ha habido contactos previos, al menos con nuestra Comunidad Autónoma. Parece que ese diálogo, o ese consenso, que necesariamente hace falta para sacar adelante una infraestructura de esta entidad, aún no se ha producido, lo cual condiciona enormemente el futuro de la misma.

No entienda de las palabras de nuestro grupo parlamentario nula voluntad con relación a esta infraestructura o a cualquiera otra ya comprometida o iniciada en la que se haya hecho una inversión razonable para poner a disposición de la ciudadanía. Pero lo que tampoco es razonable es generar unas expectativas para frustrarlas. Y todos y todas somos conscientes de que esta obra tiene unos costes inasumibles, en este momento, con el modelo que está previsto y la distribución del peso, del coste de la misma, por parte de las administraciones. Incluso usted mismo, cuando respondía a la Consejera, hablaba también de algunos problemas sobre su trazado, que fueron muy polémicos en su momento. He tenido ocasión de revisar las hemerotecas y he visto que hubo alegaciones al túnel de Los Alcores, que las hubo tanto por parte de movimientos ecologistas como de federaciones de asociaciones de vecinos del entorno, muy preocupados por un acuífero que había allí. Es una obra que requiere de..., todo lo que requiere técnicamente es posible hacerlo, y es posible hacerlo en Andalucía, por fortuna, pero, desde luego, encarece los costes a un punto que no es razonable asumir.

Se ha hablado mucho antes de la financiación público-privada y de la necesidad de tirar para delante de las infraestructuras, pero la propia Ministra, el otro día, cuando presentaba el PITVI hablaba de que hay que ser escrupulosos y certeros para invertir el dinero público en infraestructuras que, efectivamente, hagan mucha falta y que, efectivamente, estén en unos costes ajustados a la realidad actual. En unos costes ajustados a la realidad actual, hablar del eje transversal es hablar de reprogramación de obras, como hizo la Consejera cuando usted le preguntó sobre este asunto, y es también hablar de financiación o de devolución de competencias con la Administración central, y hacerlo sin traumas y sin ningún tipo problemas, puesto que no seríamos la única comunidad autónoma que dejaría de invertir en alta velocidad; seríamos..., dejaríamos de ser la única Comunidad Autónoma que lo hace. Por tanto, devolveríamos nuestra situación, en cuanto a la inversión y a la planificación de infraestructuras, a la normalidad del conjunto estatal.

Así que, siendo temas que se parecen, no se parecen tanto como para equipararlos. Y, desde luego, en

este caso, y en estos términos que ustedes plantean, la proposición no de ley no puede recibir nuestro voto favorable. No obstante, con alguna otra redacción que dejara claro que es la disponibilidad presupuestaria la única que obstaculiza la finalización de esta obra, por nuestra parte no habría inconveniente. Pero si estos son los términos tal cual ustedes nos los han trasladado, lamentablemente nuestro voto será negativo.

Gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Nieto.

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

El señor RODRÍGUEZ GÓMEZ DE CELIS

—Muchas gracias, Presidenta.

En primer lugar, queremos, el Grupo Socialista, dejar clara una cosa: estamos hablando de un eje, de un eje ferroviario de competencia estatal; un eje transversal, como bien sabemos, desde la costa mediterránea hasta su conexión con Portugal; un eje que va a vertebrar y tiene que vertebrar a Andalucía, y que, cómo no, está enlazado, también, de manera, en este caso, perpendicular, con el debate anterior, con lo que hemos estado hablando anteriormente: el eje Madrid-Córdoba-Málaga. Por tanto, no solo es un eje como nosotros denominamos «la A-92 ferroviaria», sino que, además, también tiene conexiones y enlaces con —teniendo el nudo con Antequera— el otro eje, y, por tanto, de gran importancia para la vertebración de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Y digo «competencia estatal» porque está incluida en el Plan Estratégico de Infraestructuras y del Transporte —lo estaba—, y, como tal, también recogida en nuestro PISTA.

En 2004, ciertamente, se llega a un convenio, a un acuerdo entre el Ministerio y la Junta de Andalucía que asume la construcción..., para agilizar la construcción de dicho tramo, del tramo del cual estamos hablando, concretamente, del tramo Sevilla-Antequera, de 129 kilómetros, que tiene aproximadamente una inversión de 1.207 millones de euros: en la parte que podíamos denominar la carretera, la infraestructura, 784 millones de euros; y 423 millones de euros en el resto —todo lo que significa la superestructura, vías, sistemas eléctricos, etcétera—.

Está prácticamente terminada la infraestructura del tramo Antequera-Marchena, 77 kilómetros de los 129 kilómetros de los que estamos hablando, lo que ha supuesto una inversión ya de 280 millones de euros. Cierto es que el tramo Sevilla-Marchena tuvo una adjudicación, y que hubo que paralizarla, evidentemente, por no disponibilidad presupuestaria.

He de decir que, particularmente, creo en el proyecto original. Creo y pienso que la conexión —en la que además tuve el honor de participar muy directamente cuando era concejal de Urbanismo de esta ciudad, de Sevilla—..., la conexión por túnel con el aeropuerto es optima, pero también debemos saber —y nos pasa a todos, en cualquiera de nuestras familias— que, entre lo mejor, lo deseable y lo posible, pues tendríamos muchas veces que reflexionar al respecto.

Y varios han sido los elementos —ya expuestos en una parte importante por la portavoz de Izquierda Unida— para la ralentización de este proyecto. Sin duda, en el contexto económico global, la financiación de grandes obras de infraestructuras ha influido no solo en esta obra, no solo en la Junta de Andalucía, sino también, cómo no, en el Gobierno de España, como hemos podido comprobar en la presentación de los Presupuestos Generales del Estado.

Decir una cosa distinta sería no estar atendiendo a la verdad, y por tanto creo que la responsabilidad de todos nos tiene que llevar ahí, más aún si cabe en el compromiso, injusto, de reparto de déficit, de tope de déficit que se hace por el Estado con respecto a las comunidades autónomas: 1,5 para las comunidades autónomas; más del 4, en torno al 4, para el Estado.

Digo que se elaboró y se realizó en 2006, el PISTA, se elaboró y se realizó por parte del Estado —como hemos dicho anteriormente también— esta infraestructura. Insisto, siempre de competencia estatal, nunca hay una alta velocidad de competencia autonómica. Y por tanto ahí también nos tenemos que ceñir.

Y luego hay una cuestión técnica, no podemos construir una vía que vaya de ningún sitio a ninguna parte, puesto que hasta que no esté completamente terminada no pueden realizarse todos los sistemas de superestructura, de electrificación de esa vía. Y aquí quiero enlazar también con el debate..., con el debate anterior.

Miren, «el Plan de Infraestructuras del Transporte, el eje transversal forma parte del Plan de Infraestructuras del Transporte, del Plan Estratégico de Infraestructuras, a nivel estatal, y por supuesto integrado en nuestro PISTA, pero indisolublemente unido. No habrá eje transversal si no hay un compromiso de finalización de las dos administraciones, Junta de Andalucía y Gobierno de la Nación». Eso son palabras del señor Raynaud, concretamente en junio de 2011. «Indisolublemente unidas». Y, claro, cuando el Corredor Mediterráneo, digamos la parte de llegada a esta otra que estamos hablando en esta intervención, pues, obtiene Cataluña 420 millones de euros para el tramo que le corresponde, 110 la Comunidad Valenciana, 100 Murcia-Cartagena, 155 Bobadilla-Granada y 13 hasta Algeciras. Como ustedes comprenderán, eso de que ahora se está empezando por el sur, pues yo no sé de dónde se lo ha sacado el señor Raynaud, sino que más bien parece todo lo

contrario, empieza por el norte, como, por cierto, no quisimos hacer los socialistas en su día con el Ave.

Y en la parte, digamos, también, en la otra parte, en la parte Sevilla-Huelva-Faro, hay, señor Raynaud, 100.000 euros; o sea, ni para pipas. Cien mil euros de presupuesto para terminar la parte, digamos, que no está por aquel convenio gestionada por la Junta de Andalucía.

Pero es que voy a más. El problema no es solo lo que los Presupuestos Generales del Estado dicen, sino lo que también dice el PITVI. Yo no sé si le ha leído, yo le he echado un rato. Mire, el punto 4.3.3.3, que es «Inversiones en alta velocidad», dice lo siguiente, textual: «Entre las actuaciones más prioritarias destacan las actuaciones en el Corredor mediterráneo, la LAV Madrid-Galicia, y el eje atlántico, la Y vasca, así como la conexión en UIC, entre las estaciones de Chamartín y Atocha». Nada, nada de Andalucía, nada del eje transversal. Prioridad para el Gobierno de España el eje transversal andaluz: cero, cero. Aquí lo tiene usted en el PITVI.

Pero es que digo más, después sí lo señala, después sí coge y señala entre las nuevas inversiones en alta velocidad, hace toda una relación..., toda una relación, sin más, sin más, no en la priorización, que ya la he leído... Por cierto, dice que va a construir una línea Sevilla-Huelva-frontera francesa. Yo no sé si va a coger por el Atlántico y va a llegar hasta Francia, supongo que será una errata, pero una errata muy gorda. Sevilla-Huelva-frontera francesa... ¿Frontera francesa? No, porque está fuera del Corredor Mediterráneo. Sería, en todo caso, Huelva-Sevilla-frontera francesa. Pero, bueno, supongo que tirarán por el agua y cogerán y tirará hacia Francia por el océano Atlántico. La verdad es que es inaudito. Pero, señalando, digo, todas las actuaciones, señala el eje transversal, por tanto competencia estatal, por tanto competencia estatal, pero no lo mete en la priorización que antes ya le he comentado.

En resumen, es una obra estatal, es una obra estatal, de competencia estatal, que nosotros creemos que tiene que estar como prioridad dentro del PITVI, que es cierto que un momento de bonanza económica, que es cierto que en un momento en donde había suficiente presupuesto y financiación para acometer por parte de la Junta de Andalucía este tipo de obras, pues, se adoptó la decisión de hacerse con la gestión para agilizarla. Pero también es cierto que, insisto, que el momento económico en el que vivimos, donde todos sabemos que las comunidades autónomas, el 85% de su presupuesto viene directamente del Estado, por tanto, estamos en un momento más complicado, más difícil para hacer esto. Y luego, que esta obra, como decía, parte del PISTA, y en el anterior plan estatal, y en el actual también, es importante que obtengamos financiación por parte del Estado.

Pero me quiero parar aquí un momento para que... Fíjense ustedes, el cambio que puede llegar a hacer el Partido Popular, la vuelta en la loseta, señor Raynaud, que se da usted en poco más... Si me puede escuchar, porque creo que es importante para lo que después le voy a proponer. La vuelta en la loseta que se da usted en menos de un año. Dijo usted, concretamente, dijo usted concretamente en su comparecencia de junio de 2011, literal, dice: «Y sobre todo lo más importante, señora Consejera, quien tiene la obligación de invertir el 70% de las inversiones previstas en Andalucía es el Ministerio de Fomento, que con estas alforjas no se puede ir de viaje». Muy bien. Y ahora, hace unos días, en septiembre, dice usted a la nueva Consejera: «Sobre la redacción del PISTA va la Comunidad Autónoma y le cargan ustedes la financiación al 70% al Estado, y el 30% a la Junta de Andalucía». Tiene tomate, ¿eh? O sea, dice... No. O sea, usted dice en el primero que es importante que se le reclame el 70% al Estado, y en el segundo que cómo la Consejera dice que el 70% lo tiene que asumir el Estado. Eso, en menos de un año. Aquí están las dos cosas. Por tanto...

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—No entren en debate, por favor.

El señor RODRÍGUEZ GÓMEZ DE CELIS

—Por tanto, por tanto, yo le propongo, señor Raynaud, una enmienda... Y por tanto le votaríamos que sí. La enmienda diría lo siguiente: «El Parlamento de Andalucía insta al Gobierno de España a incluir en su Plan de Infraestructuras el eje ferroviario transversal, de su competencia, en todos sus tramos, desde Almería hasta Huelva, como prioridad de inversión en Ave, así como dotarlo de financiación suficiente». Y una vez realizado esto el resto de lo que usted propone: que la Junta de Andalucía, asumiendo la competencia del Estado, y asumiendo la financiación suficiente, realice la planificación que usted propone.

Nada más.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Rodríguez.

Para terminar el debate de esta proposición no de ley, tiene la palabra su proponente, el señor Raynaud.

El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señora Presidenta.

A la portavoz de Izquierda Unida, en principio, decirle que precisamente nuestra proposición no de ley, yo se lo... Descortésmente, respecto al señor Rodríguez Gómez de Celis, pues le hacía la aclaración, mientras que él estaba interviniendo. Nosotros proponemos un plan de actuación que fije las fechas de actuación y los compromisos presupuestarios. Fíjese usted si está abierta la proposición no de ley, absolutamente abierta. No hablo ni de cantidades, ni doy fechas. No doy nada. Le digo que el Gobierno presente un plan de actuación en el que fije las fechas y los presupuestos. Por lo tanto, lo tiene usted... Si lo quiere usted apoyar, lo tiene usted —vamos, permítame que le pueda decir— a huevo. Lo tiene usted a huevo. Porque lo que le digo es que en ese plan fije el Gobierno... Pero por lo menos que hable, que hable. Luego, eso, como aclaración.

Y, señor Rodríguez Gómez de Celis, acaba usted de..., no sé, de destituir de un plumazo a Zapatero, a Chaves, a Griñán, que se ha cargado usted a todo el mundo. Porque resulta que es que lo conocen..., bueno, hasta el más humilde de los funcionarios de la Junta de Andalucía y del Gobierno de España: existe un protocolo entre la Junta de Andalucía y el Gobierno de España, firmado, por el cual la Junta de Andalucía asumía las competencias del eje transversal entre Antequera y Sevilla...

Perdón, perdón, absolutamente. Y yo además le voy a decir más, le voy a decir más. Si no fuera así, ¿por qué en los Presupuestos de la Junta de Andalucía del año 2010 tenemos una partida que dice «eje ferroviario transversal de Andalucía»? Le pregunto: ¿por qué hay otra partida en la que dice «eje ferroviario transversal de Andalucía»? Año 2010, 2010 —un momento, que todavía no he terminado—. En la memoria: actuaciones sobre el eje ferroviario transversal entre Sevilla y Antequera, Málaga. Mire usted, el tema no puede estar más claro, memoria del presupuesto de la Junta de Andalucía, año dos mil... —déjeme usted terminar—, año 2011, presupuesto de la Junta de Andalucía, 36 millones de euros, 33 millones de euros; en total, 69 millones de euros. En la memoria: ejecución de las obras del eje ferroviario transversal de Andalucía. Usted sabe que, aunque esté dibujado en su momento en el PEIT o en el PIT nos... —déjeme usted terminar, que voy a llegar—, eso no significa que la competencia de ejecución sea de la Administración central del Estado. En el PITVI, que viene dibujado, siga usted leyendo y verá usted cómo el Gobierno de la Nación le pone en la trama que las competencias de Antequera a Sevilla son de la Junta de Andalucía. Lea usted, lo que usted dice que se ha leído del PITVI léalo usted enterito, enterito, y resulta que en el resto de las comunidades, como no hicieron la *boutade* de quererse poner la medallita, de querer asumir las competencias, pues es competencia del Estado. Pero como aquí el señor Chaves y el señor Zapatero quisieron tirarse el rentoy ante los andaluces: «Eso lo hago yo, aquí está el tío», pues mire por dónde está «aquí está el tío», por dónde nos ha salido la financiación del tema del eje transversal. Esa es la realidad, no lo diga usted.

Pero es que le voy a decir todavía más, señor Rodríguez Gómez de Celis. Fíjese usted, en julio del año 2009, el Consejo autorizó la formalización de un préstamo de 200 millones de euros con el Banco Europeo de Inversiones, con el respaldo de la Ley de Presupuestos de la Comunidad Autónoma para 2009, con el eje Sevilla-Antequera. Por lo tanto, el tema permítame que le diga que no tiene defensa, no tiene defensa, es una competencia clarísima de la Junta de Andalucía, que ha hecho dejación de ella. Y yo comprendo que usted tiene una papeleta difícil de defender aquí porque, claro, le reclama usted, pone usted como hoja de perejil, vamos, no usted personalmente, sino su partido, al Partido Popular, al Gobierno de España lo pone usted verde, le exige usted la Luna, el eje, que llegue hasta Algeciras; lo de Granada, todo, y, claro, con lo único que tienen ustedes que hacer resulta que llevan sin hacerlo desde hace cuatro años y encima vienen ustedes aquí a defenderlo o a no apoyar eso. Evidentemente, yo le niego la mayor, no puedo de ninguna de las maneras aceptarle una transaccional que habla de que la competencia es de la Junta de Andalucía. Si se lo estoy demostrando, si está en los presupuestos, si lo que le digo es: cumpla usted los presupuestos todos los años, si llevan ustedes engañando con los presupuestos a los andaluces desde hace años, un año y otro. Es lo mismo que he dicho antes con el tranvía de Alcalá, que, con lo que hay en los presupuestos, podían tener los alcalareños tres tranvías, el que vaya a Mairena, el que venga a Sevilla y el que vaya a Dos Hermanas. Y todos los años, tranvía de Alcalá de Guadaíra, tranvía.

El papel lo aguanta todo, luego a la hora de la ejecución presupuestaria, pues, claro, usted tiene que salir hablando del Sevilla-Huelva-Faro, que no tiene nada que ver con la moción. Pero yo no me disgusto por ello, porque estamos hablando del ferrocarril, y hablemos de todo. A mí no me preocupa en absoluto, no me preocupa en absoluto que hable usted del Sevilla-Huelva, pero le voy también a recordar una cosita. Mire usted por dónde, es la primera vez que figura como tal AVE Sevilla-Huelva en los Presupuestos Generales del Estado. Será poco o será mucho. ¿Sabe usted lo que ponía en...? No, no, déjeme usted terminar. ¿Sabe usted lo que ponía en los presupuestos del Señor Rodríguez Zapatero? Con cargo a la financiación público-privada. Ahí te quiero ver: con cargo a la financiación público-privada. Cójalo usted. Se le dio el réquiem al AVE Sevilla-Huelva en la financiación pública del Estado. Lo apuntaba y decía «con cargo a la financiación público privada». En vez de hacer una estación con Moneo y compañía, vamos a hacer un poquito «por aquí te quiero ver», una estación un poquito más reducidita, que es a lo que se comprometió

el señor Blanco y dijo la línea Sevilla-Huelva que la haga la financiación público-privada. Por primera vez aparece poco o mucho, pero el compromiso de hacer el Ave Sevilla-Huelva.

Y esta es la realidad. Ustedes no apoyan lo que es el eje transversal, discriminan con su actitud de una manera tremenda a lo que es Sevilla en su conexión con el Corredor Mediterránea, dejan que Huelva quede marginada de ese Corredor Mediterráneo porque, si no llega a Sevilla, difícilmente pueda llegar a Huelva, y una vez más, por mantenella y no enmendalla, desaprovechan ustedes la oportunidad de simplemente decirle a su Gobierno que, al menos, enmiende algo de lo que viene haciendo mal desde hace años, que es poner una y otra vez en los presupuestos de la Junta de Andalucía una obra que no se hace y, lo que es peor, una obra que se adjudica y que no se comienza. Yo creo que ese es un caso prácticamente único, de esa envergadura.

Imagínense, señores de Izquierda Unida, lo que eso hubiera supuesto de creación de puestos de trabajo, esos 346 millones de euros, lo que eso hubiera supuesto para rebajar las cifras del paro en la provincia de Sevilla, en la comarca de los Alcores, con túnel, sin túnel, ahí no vamos a discutir, que se haga como se tenga que hacer, como decía el médico: «que le den lo que le dan cuando le da lo que le da». Pues, bueno, pues eso es lo que yo dije, que se hiciera como fuera, pero esa es la realidad: ustedes van a votar no a una propuesta que lo único que pretende es crear riqueza, empleo y prosperidad para Andalucía.

Muchas gracias, señora Presidenta.

9-12/PNLC-000091. Proposición no de ley relativa a la ampliación del área de actuación del Consorcio de Transportes de Granada

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Raynaud.

Pasamos a la siguiente proposición no de ley, en este caso a la tercera proposición, relativa a la ampliación del área de la actuación del Consorcio de Transportes de Granada. La propone el Grupo Popular Andaluz y tiene la palabra su portavoz, la señora García Jiménez.

La señora GARCÍA JIMÉNEZ

—Muchas gracias, señora Presidenta.

Señorías, el Consorcio de Transportes del Área Metropolitana de Granada que se constituyó en el año 2002 tiene actualmente tres áreas de actuación y de influencia bien delimitadas por el propio Consorcio de Transportes: la zona A, que es la propia capital; la zona B, que va desde Albolote a Víznar, un total de 25 municipios; la zona C, de Beas de Granada a Ventas de Huelma, de 21 municipios. Las administraciones que están consorciadas en este Consorcio de Transportes son la Junta de Andalucía, con un 45%; la Diputación de Granada, con un 5%, y todos los municipios integrantes, que suponen en total el 50%.

Los municipios consorciados no son todos los que están delimitados en las tres zonas que el propio Consorcio establece, sino que son los de la zona A y B en su totalidad y solo cinco municipios de la zona C, que son Chauchina, Cijuela, Fuente Vaqueros, Láchar y Pinos Puente. La característica de estos municipios consorciados, que solo pagan al Consorcio el 25% de la compensación que el Consorcio abona al operador de transporte por la diferencia de precio entre el normal y el único, y el otro 75% es sufragado por el propio Consorcio. Los planes de transporte metropolitano de la Junta ya establecen una nueva línea, perdón, una nueva área o una nueva zona tarifaria, que es la zona D, y el 16 de noviembre de 2005 el Gerente del Consorcio, don Pedro Julián Lara Escribano, ya anunció a bombo y platillo en todos los medios de comunicación que 16 municipios nuevos funcionarán con el billete único, aunque no sean del área metropolitana. En dicho anuncio, el propio Gerente dice también que el Consorcio elaborará un plan de movilidad que permitirá..., que remitirá, perdón, a la Dirección General de Transportes de la Junta, en la que se recogerán estos 16 municipios.

Pues bien, ya casi siete años más tarde, esos 16 municipios, los que faltan de la zona C, siguen sin ser miembros de pleno derecho del Consorcio Metropolitano de Transportes, aun habiéndolo solicitado en numerosas ocasiones, bien verbalmente, bien por acuerdos de Pleno, normalmente apoyados por unanimidad.

Por otro lado, los propios estatutos del Consorcio establecen que se pueden integrar nuevos miembros. En el artículo 7.2 dice textualmente: «Podrán integrarse en el Consorcio todos los municipios incluidos en el ámbito metropolitano que se delimite. La incorporación de nuevos miembros se realizará previa solicitud de los mismos y aceptación de las condiciones de admisión que, en su caso, el Consorcio establezca. Dicha incorporación tendrá efecto una vez se acepten fehacientemente dichas condiciones del estatuto». Por tanto, los propios estatutos ya establecen cómo se deben integrar los nuevos miembros.

Mientras tanto, varios municipios de estos 16 que se iban a incorporar en 2006, y aún no lo están, han firmado convenios de integración tarifaria; por tanto, los vecinos de esos municipios pueden viajar con billete único. Sin embargo, la condición de estos municipios es bien distinta a la de los miembros de pleno derecho,

puesto que lo que abonan al Consorcio es el 75% de la compensación al operador de transporte, mientras los miembros de pleno derecho abonan solo el 25%. Esto supone un agravio comparativo entre los municipios. En el caso, por ejemplo, de Güéjar Sierra, un municipio de 3.000 habitantes, abona la misma cantidad al Consorcio que un municipio de 20.000 habitantes, como es Albolote, y nueve veces más que un municipio de igual población y de la misma zona tarifaria como Cijuela.

La prolongación de esta situación en el tiempo, lo que ha originado es que estos municipios estén realizando un notable esfuerzo económico, cuando de todos es sabido que las competencias en materia de transporte intermunicipal son exclusivas de la Junta de Andalucía, la misma que debió aprobar en 2006 la integración de estos 16 municipios y que al día de hoy aún no lo ha hecho. No sabemos si es que estos 16 municipios son los que están sufragando este consorcio de transportes. No queremos que eso sea así, puesto que, como decía antes, es una competencia de la Junta y un organismo de la Junta. Nuevamente vemos cómo los ayuntamientos asumen las competencias de la Junta y le tapan las vergüenzas.

Y solo señalar que el gasto de personal del consorcio entre 2005 y 2011 ha aumentado de 500.000 a 700.000 euros, todos correspondientes al personal de la gerencia, que, por cierto, tiene una fantástica oficina a pocos metros de la Delegación de Fomento y Vivienda, donde, por desgracia —y aquí la diputada Masegosa puede afirmarlo, porque hasta hace unos meses estaba allí—, por desgracia, hay muchísimas mesas vacías.

Estos 16 municipios están financiando esta oficina. Hay que recordar que en esta oficina no hay ni un solo funcionario, es todo personal de libre designación. Teniendo en cuenta que en estos siete años se ha hecho todo lo accesorio, como poner las marquesinas, pintar los autobuses con los logos de la Junta, integrar las expediciones y los horarios con los municipios limítrofes, y quedando solo, solo, un único trámite, que es que se admita la entrada de estos municipios por parte de la Junta, compromiso que, como digo, va con siete años de retraso y cuyo coste sería mínimo, porque, digo, ya se ha hecho todo lo accesorio, espero que sus señorías apoyen esta propuesta de que de inmediato la Junta admita y amplíe el área de influencia del consorcio de transportes del área metropolitana de Granada, porque esos 16 municipios se lo merecen y porque llevan demasiado tiempo esperando.

Muchas gracias, señora Presidenta.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora García Jiménez, por ser, en este caso, breve en la exposición de los motivos, porque la verdad es que nos queda todavía un poquito de comisión y se agradece la brevedad.

A continuación, para posicionar a los grupos, tiene la palabra la señora Nieto por el Grupo de Izquierda Unida.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, Presidenta.

Bien, con relación a la proposición no de ley que nos ha explicado la proponente del Partido Popular, avanzar nuestro voto favorable a la misma y la feliz coincidencia de que se haya dado su debate en la misma sesión en la que ha habido una comparecencia sobre movilidad y en la que la Consejería ha puesto, a través de la Consejera, el acento en la importancia que tienen los consorcios metropolitanos.

[*Intervención no registrada*.]

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Perdone. Puede continuar.

La señora NIETO CASTRO

—Muchas gracias.

Y nos parece una feliz coincidencia por cuanto es cierto que trabajar con voluntad decidida en ampliar el número de municipios que puedan garantizar este servicio a su ciudadanía nos parece un esfuerzo más que importante y de muchísimo interés.

Así que la propuesta es procedente, entendemos que está dentro de los cauces de lo que es posible hacer por parte de la Consejería, y luego, pues la feliz coincidencia de que hoy estemos hablando de movilidad, de movilidad sostenible y de desuso o desincentivar el uso del vehículo particular en favor del transporte público.

No obstante, algunas de las cuestiones que recoge la proposición no de ley no podrían llevarse a efecto tal cual vienen recogidas. Y paso a relatar con mucha brevedad cuáles son las razones que lo obstaculizan.

Efectivamente, como ya se ha dicho aquí, el consorcio de transporte del área de Granada se constituyó allá por 2002, en un acuerdo que implicaba a 32 municipios, a la Diputación Provincial de Granada y a la propia Junta. Y, efectivamente, se ha hecho mención aquí a que en los estatutos del consorcio de transporte, en su artículo 7.2, se habla de la incorporación de nuevos miembros, y que esta incorporación se realizaría previa solicitud de los municipios que así lo quisieran y la aceptación de las condiciones de admisión que en su caso el consorcio estableciera.

Posteriormente a ello, a la firma del convenio de constitución del consorcio de transportes de Granada,

en mayo de 2003 entró en vigor la Ley 2/2003, de ordenación de los transportes urbanos y metropolitanos de viajeros en Andalucía, y en esta ley, en su Título IV, de las entidades de transporte metropolitano, se habla de la posibilidad de integración en el consorcio de todas las corporaciones locales incluidas en el ámbito metropolitano delimitado, indicando literalmente que, al hablar del contenido del plan de transporte metropolitano, se indica literalmente que el plan de transporte metropolitano tendrá al menos el siguiente contenido: delimitación y justificación de su ámbito. Es decir, el plan de transporte metropolitano es donde tiene cabida, o donde se perfila la delimitación, el ámbito, y, por tanto, todas las corporaciones locales que se incluyan en ese ámbito se pueden incorporar, por extensión, al consorcio de transporte. En el caso del consorcio de Granada no está elaborado y aprobado el plan de transporte metropolitano. De hecho, salvo el de Sevilla, todos están aún por culminarse.

Existe el compromiso del Gobierno de Andalucía de elaborar ese plan de transporte metropolitano en esta legislatura, y, para ello, antes de finalizar el 2012, publicar el decreto de formulación del plan.

En esas circunstancias, como les decía, se encuentran otros consorcios. Esa circunstancia es la que no nos permitiría asumir, en las circunstancias actuales, municipios de pleno derecho en la actividad cotidiana del consorcio, tal cual está la normativa establecida, lo cual no cierra la puerta, en modo alguno, a que se busque alguna fórmula de colaboración del consorcio con estos municipios para que sea menos gravoso para ellos recibir el servicio hasta tanto se tenga ese plan elaborado y, pues se equilibre un poco la carga económica que supone sostenerlo. Y eso es lo último que quería mencionar.

Por tanto, como le digo, ningún inconveniente de asumir y de aceptar esta idea de dar nuestro voto favorable a esta proposición no de ley.

Pero antes se ha hablado de dinero. La verdad es que casi siempre estamos hablando de dinero en estos tiempos que corren, y la situación del consorcio de transportes de Granada, que no difiere mucho del resto de consorcios, pero, bueno, es una situación delicada en términos económicos por una creciente deuda de los municipios que deben realizar sus aportaciones al mismo. Y, si queremos recibir una..., queremos tener un servicio eficiente y un transporte público de calidad y adecuado, pues es razonable pensar que cada municipio ha de hacer el esfuerzo de contribuir, en la medida de sus posibilidades, al sostenimiento de dichos servicios para poder beneficiar de él a su ciudadanía, a las personas que vivan en esos municipios.

Hay algunos ayuntamientos con deudas muy gruesas, gobernados por el Partido Popular. Le podría hablar de los más de tres millones de euros que debe el Ayuntamiento de Granada al consorcio metropolitano de transporte, o le podría hablar de más de medio millón de euros que debe el Ayuntamiento de Armilla, o de los casi cuatrocientos mil euros que debe el de Albolote. La deuda es generalizada. El total es de casi once millones de euros, y, en esa situación, es complicado mantener la prestación de servicios.

No obstante, desde Izquierda Unida somos conscientes de las enormes dificultades que atraviesan todos los municipios de todos los colores políticos para poder cumplir fielmente con sus obligaciones, en este caso con relación al consorcio de transporte; pero precisamente debiéramos de tener un carril de doble dirección que nos hiciera ser también pacientes y nos hiciera buscar consensuadamente las soluciones que, por un lado, permitan que llegue el servicio a un mayor número de personas, y en las mejores, en la mejor situación posible —y para ello, y por ello, nos parece muy atinada la propuesta del Partido Popular—, pero, por otro lado, no es menos cierto que habrá que buscar una fórmula de financiación que haga que el servicio se pueda mantener para esos municipios y para los que ya lo disfrutan en otras condiciones más ventajosas, como bien ha explicado usted en su intervención.

Gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Nieto.

A continuación tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, la señora Masegosa Martos, tengo entendido, ¿no?

La señora MASEGOSA MARTOS

—Muchas gracias, Presidenta.

En primer lugar, decir que, bueno, traemos a esta comisión una proposición no de ley que plantea el Partido Popular, efectivamente, relativa a la ampliación del área de actuación de prestación de servicios del consorcio metropolitano de Granada; una actuación que ya, de hecho, se viene realizando a través de ese sistema de integración tarifaria, porque, como bien han dicho tanto la portavoz del Partido Popular como la de Izquierda Unida —y no me quiero reiterar en eso—, el consorcio de transportes del área metropolitana de Granada viene prestando sus servicios o se constituyó a finales del año 2001. Y en ese primer momento se invitaron a 32 municipios, que son los que firmaron el convenio que da origen al funcionamiento del consorcio, y a partir de ahí se ha realizado una labor, una buena labor por parte del consorcio, auspiciado, evidentemente, por la Junta de Andalucía, porque siempre la movilidad y la movilidad del área metropolitana han sido una preocupación para la Junta de Andalucía. Es un trabajo por la movilidad que se está haciendo muy bien coordinado

por todos los consorcios que ahora mismo existen en Andalucía. Y yo me voy a referir más específicamente al de Granada por ser el ámbito al que se va a ceñir o al que se ciñe esta proposición no de ley.

Y sí quisiera resaltar el trabajo y la labor que se ha venido realizando en el consorcio, porque tienen unas atribuciones, unas competencias que les vienen atribuidas por el propio estatuto donde se constituye, y en el que las personas que trabajan y que han trabajado en el consorcio han puesto todo su empeño, han impulsado la planificación y están trabajando con los municipios del área metropolitana para la ordenación de todas las infraestructuras de transportes de interés metropolitano. Están coordinando, insisto, esas infraestructuras, están prestando, cooperando en la prestación de los servicios de transporte, también en la explotación de infraestructuras. Establecen los marcos tarifarios que envuelve a todos los municipios del área metropolitana. Gestionan los servicios de transporte, que se le atribuye incluso a municipios que no están dentro del ámbito y que le viene determinado por el propio POTAU en vigor. En definitiva, hacen una labor de integración que la gente —y lo veremos después— están valorando de manera muy positiva. Son, todas las competencias que tienen atribuidas, vitales para hacer una movilidad o mantener una movilidad sostenible que, en el área metropolitana de Granada, resulta altamente complicado porque todos conocemos y los que somos de la zona sabemos que todos los municipios del área metropolitana, prácticamente toda la población, o un porcentaje muy elevado de la población de los municipios del área metropolitana, vive en las ciudades del área metropolitana, pero a diario se desplazan a la ciudad de Granada, bien por motivos de trabajo, bien porque Granada es, evidentemente, prestadora, una ciudad que presta servicios sanitarios, educativos, y demás, y eso genera un volumen muy elevado de tráfico en el área metropolitana. Y para evitar eso, el consorcio está trabajando y ha apostado por ese transporte sostenible, por trabajar por todos los municipios del área metropolitana. Y también la Junta de Andalucía está demostrando su implicación con infraestructuras como el metro, que ha salido aquí, en muchas ocasiones, en debates que tenían que ver o que no tenían que ver, y que yo quiero reivindicar como una infraestructura puramente de la Junta de Andalucía y que lleva el signo de la Junta de Andalucía en la ciudad de Granada. Ha tenido problemas presupuestarios, claro que sí, y aquí se achaca la culpa al Partido Socialista. Y yo ahí quiero romper ese discurso, porque si el Partido Popular, cuando entró a gobernar en el Ayuntamiento de Granada, hubiese asumido el proyecto que ya estaba redactado por parte de la Junta de Andalucía, desde luego, el metro de la ciudad de Granada estará funcionando. ¿Qué pasó? Entró a gobernar el Partido Popular, guardó el proyecto del metro en el cajón, y debatió si era soterrado, si era en superficie… Y eso nos ha llevado a una demora de dos años, que nos ha llevado a la situación económica y que no se le escapa a nadie, a la Junta de Andalucía y también a la propia Administración del Estado. Por suerte hemos tenido ocasión de escuchar hoy, aquí, en la comparecencia de la propia Consejera, esa apuesta definitiva por el metro de Granada, que yo seguiré apoyando. Y espero esa lealtad del Ayuntamiento de Granada, que siempre ha tenido la Junta de Andalucía de Andalucía con él, porque absolutamente todas las medidas que se han adoptado, en todos los sentidos, se han hecho de manera muy bien coordinada con los técnicos, con los técnicos del ayuntamiento, si bien no ha estado exento del debate político que todos y todas conocemos.

Eso ha sido un inciso para resaltar la apuesta por el consorcio y por la movilidad sostenible del área metropolitana. Digo que no sin dificultad el consorcio y los trabajadores... Y desde aquí yo quiero felicitar a la Junta de Andalucía y también a los trabajadores que han prestado sus servicios en el consorcio y especialmente a la persona que ha sido el gerente durante todo este tiempo del consorcio y al que se le ha hecho referencia aquí, de manera expresa, al señor Lara Escribano, que ha hecho un trabajo estupendo y que siempre ha trabajado, codo con codo, con todos los municipios, sin importarle para nada, desde la lealtad institucional, y para trabajar siempre en beneficio de todos los ciudadanos de Granada y, fundamentalmente, de su área metropolitana. Y yo quisiera que constara expresamente ese reconocimiento a la labor, insisto, de los trabajadores del consorcio.

Hay 32 municipios que son miembros natos del consorcio, porque son los que firmaron ese convenio, que aportan el 50% del presupuesto del consorcio, el 50% para el año 2012, deduciendo de él los ingresos que por billetaje, desde luego, ingresa el propio consorcio, y que son nueve millones y medio de euros.

Estas aportaciones, yo sí quisiera decir, no están… Ha hecho referencia la portavoz del Partido Popular a que no quisiera pensar que los 18…, 16 municipios, son 18 los municipios que están en esa situación y que están integrados por el sistema…, por lo que se conoce como el sistema tarifario del consorcio, aportan lo que tienen que aportar de acuerdo con los propios estatutos del consorcio. El 50% de la aportación del presupuesto es la que hacen…, del presupuesto del consorcio, que es con el que se financia, lo aporta la Junta de Andalucía, el 45% —como bien ha dicho— la Junta de Andalucía, y el 5% restante lo hace la Diputación.

Decir que vamos y estamos de acuerdo en la inclusión y en la ampliación, y en eso se ha venido trabajando. Y por eso el consorcio, además de los miembros natos del consorcio, lo forman parte esas coronas, la A, la B, la C y la D, a la que también se ha hecho referencia, porque se ha ido avanzando en esa integración del sistema tarifario del consorcio metropo-

litano, que permite que a municipios que no son natos, que no son miembros natos, puedan beneficiarse de la tarifa única, del billetaje único, al que se ha hecho referencia aquí también por parte de la Consejera en su comparecencia, y que yo no voy a abundar, pero que, desde luego, está incentivando de manera clara el transporte público en el área metropolitana.

Yo quisiera apoyar esta moción, esta proposición no de ley. Y quería hacer en este sentido una transaccional, porque por los propios estudios que existen en el consorcio del área metropolitana, lo que indican y lo que tiene que ser es que la ampliación como miembros no natos, pero sí miembros de pleno derecho del consorcio, tiene que hacerse de acuerdo con ese plan de movilidad del área metropolitana, tiene que hacerse de acuerdo con él y deben incluirse todos los municipios que forman parte del ámbito de actuación del POTAU. En concreto, si no recuerdo mal, son 53 los municipios que deberían, para ser lógicos y justos, integrar y formar parte de ese consorcio del área metropolitana. Por eso en la transaccional…, porque de lo contrario lo que estaríamos haciendo es que municipios del ámbito de..., como puedan ser Íllora, Moclín o cualquier otro municipio, de esos que se incluyen en ese ámbito, quedaran fuera y son municipios donde hay una gran aportación de tráfico al área metropolitana, al volumen de tráfico del área metropolitana, por tanto, lo lógico es incluirlos también a ellos y así lo vamos a solicitar.

Por tanto, insistir y pedir, como también se ha hecho desde Izquierda Unida, en esa necesidad de seguir trabajando como se venía haciendo, de ampliar y también pedir la contrapartida, aunque somos conscientes, de verdad, de la situación de dificultad económica por la que están pasando los ayuntamientos, pero trabajar, como siempre hemos venido haciendo o se ha venido haciendo, desde la lealtad y, en la medida de lo posible, ir asumiendo las deudas que tienen contraídas los ayuntamientos con el consorcio, porque si no, desde luego, será difícil seguir manteniendo la prestación del servicio, tal y como se viene manteniendo, porque es la forma de seguir trabajando. Incidir en el buen trabajo del consorcio del área metropolitana, y hay una encuesta reciente, del año 2012, donde los usuarios del transporte público metropolitano de Granada lo valoran prácticamente con un 7, un 6,95 por ciento, porque, de verdad, se está haciendo un esfuerzo importante por integrar y por prestar a los ciudadanos de Granada y del área metropolitana el servicio o los servicios que se merecen.

Por tanto, apoyaremos la proposición no de ley, si bien pediríamos la introducción o aportamos esa transaccional relativa a la incorporación de los municipios que se encuentran... Son 53, la tengo redactada por aquí. Y de acuerdo, evidentemente, con el plan de infraestructuras o de movilidad del área metropolitana que se ha de redactar por la Consejería de Fomento y Vivienda.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Masegosa.

Le agradeceríamos que nos hiciera llegar el texto de esa transaccional que usted propone y que se le haga llegar, lógicamente, al grupo proponente para que la estudie.

Mientras tanto, para terminar este debate, tiene la palabra la señora García Jiménez.

La señora GARCÍA JIMÉNEZ

—Gracias, señora Presidenta.

Agradezco que los dos grupos muestren su apoyo a esta proposición. Estoy de acuerdo con la propuesta de ampliar esos 53 municipios, que sería incluir también la zona D, que antes mencionábamos, delimitada ya en el área metropolitana de Granada. O sea, que no hay ningún inconveniente en que se apruebe esa propuesta del Grupo Socialista y se incorpore a esta iniciativa.

Agradezco especialmente a la portavoz del Grupo de Izquierda Unida, a la señora Nieto, ya que esta misma propuesta se le propuso a la Consejera en la última reunión del consorcio, de los miembros del Consorcio de Transportes, y no quiso responder. Se le insistió y dijo que no iba a responder a eso. Sin embargo, el apoyo de Izquierda Unida, en esta mañana, pues me congratula y me alegro de que así sea. Espero que la Consejera tenga muy en cuenta que esta propuesta se saca adelante por unanimidad.

Quería decirle a la señora Nieto que, efectivamente, la Ley de Ordenación del Transporte es la que establece ahora el procedimiento de integración de estos municipios, pero cuando se constituye el Consorcio de Transportes ya se incluyeron cinco del total de los de la zona C, por tanto la zona ya estaba delimitada, delimitada en el POTAU, y eso es lo que ha supuesto un agravio comparativo, entre los municipios de esa zona, con los 16 que no están.

También tengo que decirle que esa ley es de 2006, y que los municipios que firmamos..., los primeros que firmamos, o que firmaron —no quiero hablar en primera persona—, los primeros convenios de integración tarifaria lo hicimos en 2005, por tanto, se podía haber incluido atendiendo al artículo de los estatutos, que era lo que primaba. No ha sido así, pero, bueno, seguimos intentándolo. Y queremos... Y por eso hoy traemos esta proposición.

Respecto al tema de financiación y de la deuda que existe en el consorcio, es cierto que existe una gran deuda. También se le ha pedido a la Consejera una reunión extraordinaria del pleno de este consorcio para hablar del tema de la reformulación en la financiación, porque es que resulta que el consorcio tiene un remanente de 9 millones de euros, y se le ha

propuesto hacer una reunión para ver qué hacemos con ese remanente, que lo suyo sería que repercutiese entre los municipios. Y también se le ha pedido una reunión para hablar de los aplazamientos o de cómo se puede programar el pago de las deudas. Sin embargo, la respuesta que hemos tenido de la Consejera —esta reunión se pidió en junio, estamos en octubre— ha sido que se concrete más. Es decir, ha dado largas, y, a día de hoy, todavía no ha dicho si quiere reunirse con los ayuntamientos o no.

Tengo que decirle que es cierto que hay deuda de los ayuntamientos con el Consorcio de Transportes, pero también tengo que decirle —como le decía antes— que la competencia en transporte intermunicipal es exclusiva de la Junta de Andalucía.

Y le puedo decir que el Ayuntamiento de Güéjar Sierra, que yo es el que mejor conozco, hasta el año 2006, pagaba en concepto de transporte de autobuses cero euros, y desde el año 2006 hasta el día de hoy ya hemos pagado 420.000 euros, que han pagado los impuestos de los güejareños, de los 3.000 güejareños, cosa que no es competencia de los ayuntamientos, como decía antes, y que están los ayuntamientos sufragando.

Respecto a la señora Masegosa, permítame un pequeño comentario. Es que he tenido un *déjà vu* —creo que es como se dice— de cuando era Delegada de Vivienda en la provincia de Granada. También, si me permite, voy a hacer un inciso respecto al metro, como ha hecho usted. Hombre, decir que la lealtad de la Junta de Andalucía con el Ayuntamiento de Granada ha sido absoluta creo que es exagerar, y esta misma semana hemos visto un nuevo acto de deslealtad cuando se han comenzado las obras del metro en superficie en el Zaidín sin comunicárselo al Ayuntamiento de Granada y sin terminar de cerrar ese acuerdo, que, repito, está sin cerrar, puesto que la Consejera Aguilar dijo que sí se iba a soterrar y ahora parece que no, y todavía no está eso claro.

Tampoco se ha mostrado lealtad en la rotura de las calles adyacentes. Tampoco se ha comprometido la Junta a pagarla, pero ha dicho que no sabe cuándo ni cómo. Las empresas constructoras ya han informado de que no tienen adjudicada esa obra; tampoco sabemos cuándo se van a hacer y tampoco ha tenido lealtad cuando ha comenzado desde el mes de junio a retenerle del PIE a los cuatro ayuntamientos afectados el dinero que deberían haber puesto de su parte de las obras del metro sin consensuarlo con los ayuntamientos, sin presentarles certificaciones, como decía el convenio que tenía que hacer, ni informarle absolutamente nada de por qué el proyecto ha pasado a costar el doble de lo que costaba inicialmente.

Termino, cierro este paréntesis respecto al metro.

Volviendo al Consorcio de Transportes, repito, aceptamos esta transaccional que propone el Grupo Socialista y nos alegramos de que esta iniciativa salga por unanimidad. Y lo que esperamos es que se cumpla lo más rápido posible, porque lo que está claro es que los municipios del área metropolitana de Granada no pueden esperar otros siete años a que se les integre en el billete único.

Muchas gracias.

9-12/PNLC-000136. Proposición no de ley relativa al Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda en la provincia de Granada

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

— Muchas gracias, señora García.

Pasamos a la última proposición no de ley de esta sesión, la relativa al Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda en la provincia de Granada.

En este caso, el proponente es el Grupo Socialista, y el portavoz de esta iniciativa, la señora Masegosa. Tiene usted la palabra, señora Masegosa.

La señora MASEGOSA MARTOS

—Muchas gracias, Presidenta.

En este caso, traemos a esta Comisión una proposición no de ley, la trae el Partido Socialista, y que afecta a cuestiones que son fundamentales en el transporte ferroviario de la provincia de Granada. Cuando presentamos la proposición no de ley todavía no conocíamos ni los presupuestos, ni el PITVI, que fue presentado la semana pasada, y nos hubiera gustado tener que renunciar a esta proposición no de ley, pero, por desgracia, debemos seguir manteniéndola porque siguen siendo de actualidad todas y cada una de las peticiones que se vienen haciendo en la misma.

Porque entendemos que debemos seguir insistiendo, como lo hemos insistido cuando gobernaba el Partido Socialista, en la necesidad de que se tiene que producir ya la llegada del AVE a la provincia y también a la ciudad de Granada. Es un proyecto que viene de largo, que muchos de nosotros y de los que están aquí, por las referencias que se han hecho, bien conocen. Es un proyecto que nace cuando estaba el Partido Popular, pero no nació como AVE propiamente dicho, sino que lo que se estaba proponiendo por el Ministro en aquel momento, Álvarez Cascos, era utilizar la actual vía, mejorándola en prestaciones, con un ancho..., una única vía y el ancho ibérico. No tiene nada que ver con el proyecto que retoma el Partido Socialista cuando lleva al Gobierno con el PEI, en el que ya sí se incluye de verdad un verdadero Ave, no el

ferrocarril que nos proponían desde el Ministerio que gobernaba entonces el Partido Popular.

Nace en ese momento de verdad, como digo, la alta velocidad para Granada. Desde ese momento, se han ejecutado muchos tramos de obras. Yo aquí he escuchado una inversión importante —que no voy a repetir— que se achaca a la buena gestión del Gobierno, porque, cuando nos hemos referido a la competencia de la Junta en algún otro tramo, se ha dicho que por desgracia lo asumió la Junta de Andalucía, porque, si no lo hubiera asumido la Junta de Andalucía, ahí tienen cómo va el Ave a la provincia de Granada. Y eso me gustaría a mí resaltarlo: el Ave, la herencia del Partido Socialista en la provincia de Granada. También es de recibo, igual que se reconocen otros fallos, reconocer la apuesta que el Partido Socialista hizo para que el Ave llegara a la ciudad de Granada. Todo, absolutamente todo lo que se está ejecutando en la provincia de Granada, es herencia del Partido Socialista.

Desde luego, han pasado ya prácticamente nueve meses desde que el Gobierno del Partido Popular llegó al Gobierno de la Nación, y desde ese momento nada hemos sabido de los tramos que discurren por la provincia de Granada, a excepción del que está..., o el que se está ejecutando, que dejó licitado, insisto, el Gobierno Socialista, o lo que se conoce hasta el tramo de Quejigares, del arroyo de Viñuela hasta Quejigares. Ese tramo se está ejecutando, es el único que se ha puesto en ejecución. Hay tres tramos más, que se conocen como la variante de Loja, incluida la estación, donde los proyectos están absolutamente terminados y con todos los informes favorables.

Se ha hablado también de un cambio de trazado por voluntad del Partido Socialista cuando gobernaba. Nada más cierto de la realidad: el cambio de trazado se produce porque técnicamente es inviable el sitio por donde se estaba planteando, por el norte de la ciudad de Loja, bordeando por el norte, paralelo a la línea actual. Había problemas con el agua, se encontró un agua sulfurosa que podía contaminar y que de hecho, si se ubicaba por ahí ese trazado, contaminaría el acuífero total de Loja. Por tanto, los técnicos recomendaron un cambio en la ubicación de esa línea, y es por donde se han hecho absolutamente con todos los informes favorables, la declaración de impacto ambiental es de abril del 2011, y el proyecto está únicamente para licitar. Pero hasta la fecha no sabemos nada de esa licitación; y, es más, en los Presupuestos Generales del Estado para nada se habla de esa licitación. Es más, hemos conocido a lo largo de este tiempo, primero, un cambio de trazado, volver al original, incluso el recuperar únicamente la vía ya existente mejorándola, cambiando las prestaciones, el mismo modelo que ya conocíamos del Gobierno de Álvarez Cascos. Hasta ahora, todo han sido dudas. Lo único que tenemos es una declaración de la Ministra, muy reciente, a finales del mes de febrero, en la que dice que invertir cuatrocientos millones para ahorrarse cinco minutos de camino no es lógico, y que hay que plantearse o que se está planteando un cambio de trazado y de otras cuestiones del proyecto.

Por tanto, lo que venimos a pedir en esta proposición no de ley son varios puntos. El primero de ellos es insistir al Ministerio en la necesidad de sacar a licitación los tres tramos que ya están, como digo, con proyectos completamente terminados, y licitarlos de inmediato, porque, de lo contrario, se está privando a la provincia de Granada de la llegada del Ave a la ciudad. Primero, clarificar los proyectos que ya existen y licitar los que ya existen, que el Ministerio clarifique, en definitiva, cuál es la propuesta que tiene para la provincia de Granada. Eso también lo pedimos. Nosotros mantenemos los proyectos ya existentes, porque cuentan con todos los informes favorables y todos los vistos buenos.

Otra cuestión que estamos planteando es clarificar también la situación de la llegada del Ave a Granada, aunque también nos hemos encontrado, por desgracia, con declaraciones o contenidos del PITVI que nada vienen a aclarar o a aportar claridad a lo que ya teníamos. Existe un protocolo firmado con la Junta de Andalucía y el Ministerio en el que había un compromiso de financiación por parte del Ministerio en la integración del Ave en la ciudad de Granada y también en la construcción de la estación de Moneo, una estación moderna. Nada sabemos de ese protocolo, nada.

Cuando gobernaba el Partido Socialista pasaba igual: nos pedían fecha y hora de la llegada del Ave a la ciudad de Granada y nos pedían luz y taquígrafos con ese compromiso del Ministerio y de la Junta también para la integración del Ave en la ciudad de Granada y la construcción de la estación.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señora Masegosa, debe usted ir terminando su primera exposición, por favor.

La señora MASEGOSA MARTOS

—Vamos terminando, muchas gracias.

No sabemos nada; pedimos que se clarifique esa situación también de la llegada del AVE a la ciudad de Granada. Pedimos también, insistimos en que debe incluirse, dirigirnos al Ministerio de Fomento el Consejo de Gobierno para que incluya las propuestas de conexión ferroviaria Granada-Motril, Granada-Jaén y el ramal de Guadix-Baza-Lorca, que también insistiremos en su inclusión.

Y también mantenemos la petición de la proposición no de ley relativa a la mejora de la vía convencional para el mantenimiento del tráfico de mercancías y de

cercanías en la provincia de Granada, a su paso por la ciudad de Loja, y también, insisto, en su llegada a Granada.

Esas son las peticiones que mantenemos en su integridad en esta proposición no de ley, después de haber visto el contenido de los presupuestos y haber conocido también el contenido del PITVI.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Masegosa.

Pasamos al turno de los grupos políticos. En primer lugar, la señora Nieto tiene la palabra.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, Presidenta.

Con brevedad, para anunciar el voto favorable de Izquierda Unida a la proposición no de ley que ha planteado el Grupo Parlamentario Socialista. Y ese voto favorable lo apoyamos en varias razones, algunas de ellas explicadas en el mismo cuerpo de la iniciativa.

Con independencia de la opinión que nos pueda merecer el Ave y el coste que genera construirlo y el coste que tiene para las personas, luego, utilizarlo, es cierto —y así se recoge en la iniciativa— que no parece razonable tirar por la borda una proyecto en el que ya se ha invertido, prácticamente, el 90% y que, por lo tanto, queda muy poco para su culminación. Por tanto, parece muy lógico que se inste a su licitación para la finalización del mismo.

Por otra parte, también nos parece razonable el planteamiento de mejora de infraestructuras ferroviarias en general, con afectación a otros puntos de la provincia, porque, precisamente, esa inversión —y llevamos toda la mañana dando vueltas sobre el mismo tema— viene a mejorar las posibilidades tanto de vertebración de la provincia como de generación de riqueza y de distribución de la misma. Y, por tanto, es razonable solicitar esa mejora. Y es razonable, en el marco del PITVI, porque, siendo un plan que establece el trabajo y el diseño de las infraestructuras hasta el año 2024, no es ninguna puñalada de pícaro —si me permiten—, dado que hay un tiempo prudente hasta el 2024 para marcar unas anualidades presupuestarias cómodas que permitan, efectivamente, equilibrar la dificultad económica que todos y todas sabemos que atraviesa nuestro país, con infraestructuras que son necesarias y que, de tenerlas, además nos ayudarían a salir de esta situación de crisis, dado que mejorarían las oportunidades de nuestras empresas tanto públicas como privadas.

Por tanto, como no se pide para ya, para ayer, esta inversión, como otras veces sucede en peticiones y en textos que aquí leemos y debatimos, sino que se hace en un contexto razonable en el tiempo de vigencia del PITVI, nos parece que es una propuesta sensata, muy beneficiosa para la provincia de Granada y que, por tanto, merece el respaldo.

Y, por último —y no menos importante—, nos parece importante también por algo que mencionaba esta mañana la Consejera, y es que es reiterado el incumplimiento de la Administración central con relación a nuestro Estatuto de Autonomía, que fue aprobado y contó con el voto favorable de los tres grupos que estamos aquí, y en el que se marcó, con toda claridad, que nuestro peso poblacional en el contexto estatal debiera determinar el peso porcentual de las inversiones que el Estado hiciera en nuestra Comunidad Autónoma. Mientras estemos por debajo de ese nivel, estaremos incumpliendo el Estatuto. Parece, por tanto, también razonable que pidamos ese esfuerzo inversor a la Administración central, y así, de justicia, invertir en nuestra tierra lo que el número de millones de andaluces y andaluzas que somos merecemos y tenemos fijado en la Ley Orgánica de nuestro Estatuto de Autonomía.

Así que tanto porque el calendario que plantea es razonable, como por lo razonable de no tirar el dinero de lo mucho ya invertido, como porque estamos por debajo de lo que Andalucía merece y necesita, el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida va a votar favorablemente a esta proposición no de ley.

Gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Nieto.

A continuación tiene la palabra la señora García.

La señora GARCÍA JIMÉNEZ

—Muchas gracias, señora Presidenta.

Decirle a la portavoz del Grupo Socialista que todas no creo que estén vigentes, las seis propuestas. No sé si se ha dejado usted algunas propuestas más del Gobierno de España, en cuestión de ferrocarriles, en la provincia de Granada... Creo que no, que está todo... Los 168 municipios, prácticamente, cubiertos.

Bueno, hacen ustedes una exposición de motivos, en esta proposición no de ley, hacen un recorrido por la historia del ferrocarril de Granada bastante parcial.

Permítame que le puntualice algunas cosas, para que el resto de señorías que no son de la provincia y no conozcan los avatares de los trenes en nuestra provincia tengan un contexto más próximo a la realidad.

Dicen ustedes que fue el Gobierno socialista el gran y el único impulsor del Ave Antequera-Granada. Teniendo en cuenta que lo que hacían no lo pagaban,

puede decirse que hicieron bastantes obras. Claro, que las cosas hay que pagarlas, que eso es lo habitual. Por eso, el Gobierno del Partido Popular ha empezado, en 2012, a pagar expropiaciones y seguirá haciéndolo en 2013; las expropiaciones que no pagó el Partido Socialista.

Y digo que parece que es una costumbre que tienen, porque ahí tenemos todos los martes a 22 familias expropiadas por las obras del metro, y a las que la Junta no les paga, manifestándose en la puerta de la Delegación del Gobierno de la Junta.

Aunque ese tren-tranvía-metro no es objeto de esta proposición no de ley, porque es competencia de la Junta y ya sabemos que ustedes nunca hablan de competencias autonómicas porque lo tienen prohibido.

Por otro lado, dicen que el Gobierno socialista preveía la finalización del Ave en 2011, a excepción de la estación. Eso, ¿en qué año lo dijeron? Porque todos los granadinos recordamos aquella frase, que quedará para la historia en las hemerotecas, de que Zapatero vendría a Granada en Ave, en 2007. Y ya ha llovido mucho desde entonces.

Aun así, ¿por qué no se finalizó en 2011? Tal vez la causa sea que es que el Gobierno socialista, en la provincia de Granada, de diez euros de inversión que prometía, solo invertía cuatro.

Y resulta que, ahora, la mayor dificultad para la finalización de la obra no es para nada la deuda descomunal y el fantástico agujero que tiene el Ministerio de Fomento, de 40.000 millones de euros que ustedes les han dejado... Eso no, eso es secundario, porque la mayor dificultad, según ustedes, es el señor Torres Hurtado. Ahora lo llamaré, porque creo que no es consciente de que tiene tanto poder.

Señorías, el señor Torres Hurtado ha hecho lo que cualquier alcalde. Yo llevo nueve años de concejal... La señora Masegosa creo que también ha sido concejal, y aquí hay personas que lo son, o lo han sido. A ver si va a venir alguien a nuestro pueblo, a hacernos una obra de esa envergadura, sin consultarnos antes. En mi pueblo, desde luego, no. Y eso es lo que hizo su Gobierno: le encarga un proyecto al señor Rafael Moneo —encargo que, además, se hizo de forma irregular, lo que dio lugar a un recurso por parte del Consejo Superior del Colegio de Arquitectos de España—... Un proyecto, como digo, del que el Ayuntamiento de Granada tuvo conocimiento cuando se lo presentaron, y que no recogía el acuerdo existente entre el Ministerio y el ayuntamiento. Por ejemplo, en ese acuerdo, se decía que la actual estación y sus vías se quedarían como espacios libres para la ciudad, cosa que no pasaba en el anteproyecto de Moneo, porque estas vías quedaban como aparcamiento de trenes.

Además, no hace falta que diga en esta Comisión que las innovaciones estructurales de planeamiento, como es la modificación de las superficies afectadas por un sistema general, deben tramitarse por un ayuntamiento y aprobarse por la Junta de Andalucía, que es la competente. Así lo dice la LOUA.

Por tanto, creo que el Ayuntamiento de Granada tiene mucho que decir en el tema de la estación, y es lógico que quiera opinar.

Creo que, ahora mismo, la prioridad es que llegue el Ave a Granada. Están ustedes muy preocupados por la estación... Ya ha dicho la Ministra, porque se dedica a salir a reiterar su nuevo compromiso, porque parece que ustedes no la oyen, no la quieren escuchar, o no les gusta lo que dice... Están muy preocupados, como digo, por la estación... Tiene gracia, porque, con lo que ustedes han criticado el aeropuerto de Castellón, ahora quieren una estación sin trenes. Vamos a ver que llegue primero el tren, y luego nos preocuparemos por la estación.

Pero, bueno, de todos modos, ya sabemos que a ustedes la opinión de los ayuntamientos, donde se hacen obras, no les importa nada. Y lo decía la anterior proposición no de ley y lo hemos visto esta semana con el reinicio de las obras del metro de Granada en superficie por el Zaidín.

No se preocupen, como digo, por el Ave, porque ya se ha demostrado que es una prioridad del Ministerio, y ahí está el PITVI, y ahí están los Presupuestos Generales del Estado de este año, que, aunque digan ustedes que es un ataque a las infraestructuras granadinas, como vienen diciendo en las últimas semanas.

Es cierto que hay menos dinero, pero hay, y las obras continúan, cosa que no ocurre en esta casa, en la que se ha reducido la inversión en obra pública nueva a cero euros en los próximos tres años. Por lo menos, aquí se sigue invirtiendo y las obras se siguen realizando.

Y, mire usted, los granadinos tendrán una estación como se merecen, que ya también lo ha dicho la Ministra, aunque ustedes, como digo, no la escuchan. Y a mí también me gustaría que la diseñara Moneo —es un compañero al que admiro mucho—, pero mucho más le aseguro que me gustaría que la diseñara un arquitecto granadino, porque hay muchos y muy buenos.

Por cierto, que también piden una estación, como digo, como la de Moneo, en la ubicación actual. Mírese usted bien el anteproyecto, porque la de Moneo no está en la ubicación actual, está bastante desplazada.

Creo que en el párrafo décimo de la exposición de motivos han cometido un error cuando dicen que los rumores catastrofistas sobre el Ave son alentados por las autoridades del Partido Popular. Salvo que ahora resulte que la señora Teresa Jiménez, el señor Juan Manuel Fernández, el señor Manuel Pezzi o el señor Manuel Morales, que llevan una semana muy activa, sean del Partido Popular, creo que, por ahora, son los únicos que han salido todos los días haciendo predicciones catastróficas sobre las infraestructuras que ustedes no fueron capaces de terminar. Menos mal, menos mal, que estas predicciones nunca aciertan.

Y, por último, piden ustedes que se incluyan en el PITVI líneas que ya están incluidas, como la de Granada-Motril, la Guadix-Baza-Lorca que, creo recordar, quitaron ustedes, y la Granada-Almería, que también está. Creo que deberían quitar esos puntos, pero ya ha anunciado la portavoz del Grupo Socialista que no lo va a hacer.

Pero van más allá, van más allá y piden la Granada-Jaén. Creo, al ver esto, que se les ha olvidado pedir las conexiones en diagonal. Pero bueno, finalmente, creo que esta proposición no de ley a lo que responde es a un cabreo mayúsculo que tiene el Partido Socialista, porque ve cómo el Gobierno Popular, a pesar del pufo que le han dejado, sigue invirtiendo en Granada y va a finalizar las infraestructuras que ustedes no fueron capaces.

Nos alegra que se sumen a las reivindicaciones. Entendemos que estén un poco oxidados porque desde hace ocho años no reivindican nada y cuesta de nuevo arrancar. Por eso, en el primer punto del acuerdo, pone que instamos al Consejo de Gobierno a licitar las obras del Ave. El Consejo de Gobierno de la Junta no es competente para eso. Le insisto: nos alegra que se sumen a las reivindicaciones, y nos gustaría que reivindicaran cosas para la Junta de Andalucía en las que la Junta sea la competente, que es donde estamos. Pero bueno, entendemos que su Presidente no les deja. Qué le vamos a hacer. Ya estamos nosotros para hacerlo.

Concluyo diciéndoles que el mayor ataque a los granadinos no son los Presupuestos Generales del Estado 2013, sino los 117 euros que cada granadino pondrá cada día con su noche de 2013 para saldar la deuda que tiene el Estado.

Termino, señora Presidenta, pidiéndole, por favor, si en esta proposición se pueden votar por separado todos los puntos.

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muy bien, así lo haremos, si no hay inconveniente. Yo creo que no lo hay. Por lo tanto, se puede pasar a votación separada.

Señora Masegosa, tiene usted la palabra para terminar esta proposición no de ley.

La señora MASEGOSA MARTOS

—Sí. Muchas gracias, señora Presidenta.

Que no le quepa la menor duda de que lo que aportamos del Partido Popular, que lo que entendamos que es necesario reivindicar, lo reivindicaremos. Lo hemos hecho, lo estamos haciendo y lo seguiremos haciendo en lo que nos queda de legislatura.

Y seguiremos reivindicando —y fíjese la coincidencia, que venimos a reivindicar— lo que hemos estado haciendo durante todos estos años; algo que no está haciendo el Partido Popular porque exigía llegada, incluso, de la hora a la que iba a llegar el Ave a la ciudad de Granada un día sí y el otro también en la provincia de Granada, y ahora no importa la fecha, cuando tenemos un horizonte, en los Presupuestos Generales del Estado, de que el Ave a la ciudad de Granada va a llegar en el año 2007, 2017, perdón, en el 2017, con las inversiones que el Ministerio de Fomento está previendo para esta infraestructura en su horizonte de inversión. Que nos parece que hay que ser realistas, que hay que ser justos y que hay que reivindicar con los pies en el suelo —desde luego que sí—; pero me parece —y lo tengo que decir así— totalmente injusto para la ciudad de Granada, para Andalucía, para la provincia, que se dediquen más de mil millones de euros para la conexión del Ave con Galicia —será porque vamos a tener unas elecciones dentro de muy poquito tiempo— y solo se dediquen 155 millones para los tramos que quedan de la variante de Loja. Insisto, muchos de ellos, muchos de ellos, o todos los que están ahora mismo en obras, adjudicados, licitados por el Partido Socialista. Es decir, que, en esta infraestructura, el Partido Popular, cero por la provincia de Granada.

Por tanto, antes reivindicamos, reivindicamos ahora, y pedimos al Partido Popular que se una a esa reivindicación, que hasta el 20 de noviembre fue suya también en esta Cámara y en el Congreso de los Diputados.

Y las dudas no las están sembrando los dirigentes del Partido Socialista: las están sembrando los propios diputados del Partido Popular y el propio Subdelegado del Gobierno, cuando estamos cuestionando. Y la propia Ministra, el pasado día 24, si no recuerdo mal, decía que estaba estudiándose un nuevo proyecto y se estaban estudiando nuevas alternativas. ¿Un proyecto a qué, si están los tres proyectos totalmente terminados y con los vistos buenos de todas las administraciones, únicamente para licitar? Lo único que se está haciendo es demorar el inicio de la obra, o la continuación, en este caso, de la obra de la variante, de lo que se conoce como la variante de Loja.

Desde luego que vamos a hacer caso, y vamos a contar, en lo que respecta a la Junta —siempre lo hemos hecho—, con el Alcalde de Granada. Desde luego, la legitimidad que tiene un alcalde es completamente, totalmente respetable, es la que le dan las urnas, y en el Ayuntamiento de Granada la tiene el Gobierno del Partido Popular; pero le exigimos lo mismo que estaba exigiendo cuando gobernaba el Partido Socialista.

El Alcalde del Partido Popular, el señor Torres Hurtado, manifestaba una y otra vez que no iba a permitir un trato discriminatorio con respecto a lo que había pasado con la llegada del Ave a ciudades como Sevilla o como Málaga.

¿Ha dicho algo en relación a lo que hemos conocido del PITVI, que dice que el soterramiento se lo tiene que arreglar el Ayuntamiento sin ningún tipo de financiación por parte del Ministerio de Fomento? Ante eso, insistimos y reivindicamos que el Alcalde de Granada haga lo mismo que venía haciendo hasta ahora.

Desde luego, también vamos a seguir manteniendo el resto de peticiones que se recogen en la proposición no de ley, porque entendemos que, tal y como se ha presentado el PITVI, es un absoluto galimatías. Teníamos un ejemplo que nos conectaba con Francia, y, en el caso que nos está ocupando ahora mismo, tenemos manifestaciones. Presentado el PITVI en la Comisión de Fomento del pasado jueves, no se incluían ni el ramal que conecta con Motril ni el que conecta la ciudad de Baza con Lorca, con Granada. Ese ramal no aparecía. Al día siguiente, un diario de Orense publicó que se recogían. Un error, que luego se reconoció que iba incluido. Pero es que, esa misma noche, en un pleno en el Ayuntamiento de Baza, la diputada del Partido Popular defendía la no inclusión de ese ramal del corredor ferroviario del mediterráneo. Decía que teníamos que ser realistas y que no podíamos seguir apostando por esa infraestructura en un escenario económico como el que tenemos.

Desde luego, coherencia ante todo, defensa de lo que ya está, la defensa de que no podía incluirse lo que ya estaba incluido en el PITVI, pero con la publicación en la página del Ministerio de Fomento del PITVI nos encontramos otra vez con que no aparece ese ramal. Por tanto, el Partido Socialista va a seguir insistiendo en que se incluyan, porque tenemos serias dudas de que eso sea así.

Desde luego, si se consigue la inclusión de esos ramales, no va a ser por el apoyo del Partido Popular: va a ser por el trabajo de los ayuntamientos, del Ayuntamiento de Baza en este caso, de las asociaciones de empresarios, de la confederación de empresarios, con apoyo de todas las instituciones y organizaciones de la comarca que han apostado definitivamente por la recuperación de ese ramal, no por el Partido Popular, que, insisto, cuando ya estaba incluido, seguía defendiendo, en un pleno del Ayuntamiento y en declaraciones públicas, que ese ramal no podía incluirse y por eso no se había incluido, insisto, cuando después se nos comunicó, se comunicó que estaba incluido.

Por eso, mantenemos todas y cada una de las peticiones que se incluyen en la proposición no de ley.

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Masegosa.

Bien, terminados los debates del orden del día, pasamos a las votaciones. En primer lugar, vamos a pasar a votar la primera proposición no de ley, relativa a la línea férrea Algeciras-Bobadilla, entendiendo que las enmiendas que se han hecho por grupo del mismo proponente, del Grupo Socialista, han sido, son admitidas por todos los grupos. Sí.

Bien, pues pasamos a votar. Me parece que el Partido Popular quería votación separada.

El señor RAYNAUD SOTO

—Sí, señora Presidenta. Simplemente por recordarlo. Me gustaría que diera lectura a las enmiendas tres y cuatro.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Bien.

El señor RAYNAUD SOTO

—Antes de proceder a la votación, que creo que va a ser uno, dos y tres, y la cuatro aparte.

La señora RICO TERRÓN

—Sí, lo va… Sí, por razones de eficacia y eficiencia, y de que, además, ha sido el letrado de esta comisión el que ha tomado nota exacta de cómo quedarían, va a pasar él a leerlas.

El señor MARRERO GARCÍA-ROJO, LETRADO DE LA COMISIÓN

—Sí. Gracias, señora Presidenta.

Las enmiendas suponen la adición de dos puntos a la proposición no de ley, el punto tres y el punto cuatro, que quedan redactados de la siguiente manera.

El punto 3: «El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno para que a su vez inste al Gobierno central a que se incluya el eje 3, Corredor Mediterráneo, en el PITVI, con la inversión necesaria, hasta su completa electrificación».

Y el punto cuarto quedaría: «El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno para que a su vez inste al Gobierno central a realizar las actuaciones previstas para obtener la inversión necesaria para realizar las obras del subtramo Algeciras-Almoraima, presupuestado en 56 millones».

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Bien. Una vez aclarado cómo quedarían exactamente las enmiendas, ¿sigue manteniendo la votación separada, señor Raynaud? Sí. Bien.

Pues pasamos a votar entonces los puntos 1, 2 y 3 de la proposición no de ley.

Señorías, se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: han sido aprobados por unanimidad.

Ahora pasamos a votar el punto 4.

Señorías, se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: ha sido aprobado, al haber obtenido 8 votos a favor, ningún voto en contra y 7 abstenciones.

Bien. Pasamos ahora a la siguiente proposición no de ley, la votación relativa al tramo Sevilla-Antequera, eje ferroviario transversal de Andalucía. Como la enmienda que ha propuesto el Grupo Socialista no ha sido admitida por el proponente, pasamos a votarla tal cual. Por lo tanto, comenzamos la votación.

Señorías, se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: ha sido rechazada, al haber obtenido 7 votos a favor, 8 votos en contra, ninguna abstención.

Pasamos a la siguiente proposición no de ley, relativa a la ampliación del área de actuación del Consorcio del Transporte de Granada. También hay enmienda, en este caso presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. ¿La enmienda es admitida por el Grupo Popular? Sí. Bien. Entonces, solamente tenemos que votar, tal como queda, la proposición no de ley en este caso.

Señorías, se inicia la votación.

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

Pasamos a la última proposición no de ley, a la votación de la última proposición no de ley, relativa al Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda en la provincia de Granada. ¿Aquí también parece ser que el Grupo Parlamentario Popular pide votación separada?

La señora GARCÍA JIMÉNEZ

—Sí, señora Presidenta.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—¿Me puede indicar, por favor, de qué puntos?

La señora GARCÍA JIMÉNEZ

—Por un lado el 1, 2 y 5, y el resto por otro.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—De acuerdo.

Pues pasamos a votar entonces los puntos 1, 2 y 5 de la proposición no de ley.

Señorías, se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: han sido aprobado al haber obtenido 8 votos a favor, ningún voto en contra, 7 abstenciones.

Bien. Pasamos a votar ahora los puntos 3 y 4 y 6.

Señorías, se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: han sido aprobados por unanimidad.

De acuerdo. Pues, muchas gracias a todos. Se levanta la sesión.

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

OTRAS PUBLICACIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

COMENTARIOS AL ESTATUTO DE AUTONOMÍA PARA ANDALUCÍA

Obra colectiva que, en sus cuatro volúmenes, recoge las aportaciones científicas, en el ámbito jurídico, de catedráticos y profesores de Derecho, mayoritariamente de universidades andaluzas, acerca del Estatuto de Autonomía para Andalucía.

Dirigida por Pedro Cruz Villalón y Manuel Medina Guerrero. Coordinada por Javier Pardo Falcón.

Datos de la edición

Edición de la obra completa (incluye CD): Sevilla, abril de 2012.
Encuadernación: Tapa dura entelada con sobrecubierta.
Tamaño: 170 x 240 mm | Páginas: 3.570.
ISBN: 978-84-92911-06-6.
PVP (con IVA): 80 €.

Edita: Centro de Publicaciones no Oficiales. Parlamento de Andalucía.

COLECCIONES EN CD-ROM Y DVD

PUBLICACIONES OFICIALES

- Reúne la colección de Boletines Oficiales y Diarios de Sesiones publicados en cada legislatura y reproducidos en formato PDF.
- Completa información sobre la composición de los diferentes órganos parlamentarios de cada legislatura.
- Enlaces a la videoteca del Parlamento para consultar cualquiera de los ficheros audiovisuales de todas las sesiones celebradas en la VIII legislatura.

COLECCIÓN LEGISLATIVA

- Recopilación anual actualizada de las leyes aprobadas por el Parlamento de Andalunales del proceso autonómico.
- Descripción de la sede del Parlamento de Andalucía, incluyendo una breve historia del Hospital de las Cinco Llagas.
- Relación de los órganos parlamentarios y sus miembros en cada una de las legislaturas transcurridas.

Edita: Servicio de Publicaciones Oficiales. Parlamento de Andalucía.