

# DIARIO SESIONES DSPA

## DIARIO DE SESIONES



## PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

### COMISIONES

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

Sesión celebrada el jueves, 3 de octubre de 2013

### ORDEN DEL DÍA

#### COMPARENCIAS

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- 9-13/APC-000335. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Fomento y Vivienda, a petición propia, a fin de informar sobre el Plan Andaluz de la Bicicleta.
- 9-13/APC-000359. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre Plan Andaluz de la Bicicleta, presentada por los Ilmos. Sres. D. Francisco José Álvarez de la Chica, D. José Muñoz Sánchez, D. Enrique Javier Benítez Palma, Dña. Rocío Arrabal Higuera, D. Francisco Jesús Fernández Ferrera y Dña. Josefa Vioque Zamora, del G.P. Socialista.

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- 9-13/APC-000338. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Fomento y Vivienda, a petición propia, a fin de informar sobre la ejecución en Andalucía de los corredores ferroviarios planificados por la Unión Europea.
- 9-13/APC-000360. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre el manifiesto en defensa de la urgente ejecución en Andalucía de los corredores ferroviarios planificados por la Unión Europea y englobados en el Proyecto 3-Corredor Mediterráneo de la Red Principal Transeuropea de Transporte, que contempla tanto un ramal litoral (frontera francesa-Barcelona-Valencia-Almería-Granada-Antequera/Algeciras-Sevilla-Huelva) como otro central (frontera

ra francesa-Zaragoza-Madrid-Jaén-Córdoba-Antequera-Algeciras), presentada por los Ilmos. Sres. D. Francisco José Álvarez de la Chica, D. José Muñoz Sánchez, D. Enrique Javier Benítez Palma, Dña. María Nieves Masegosa Martos, D. Alfonso Rodríguez Gómez de Celis y Dña. Natividad Redondo Crespo, del G.P. Socialista.

9-13/APC-000353. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la evolución y los planes de dicha consejería para el mantenimiento y la conservación de la red viaria de titularidad autonómica, presentada por el G.P. Popular Andaluz.

## PREGUNTAS ORALES

9-13/POC-000446. Pregunta oral relativa al reinicio de las obras de la autovía del Almanzora, tramo de la variante de Albox, formulada por el Ilmo. Sr. D. Miguel Ángel Castellón Rubio, del G.P. Popular Andaluz.

9-13/POC-000609. Pregunta oral relativa a las obras realizadas en Mairena del Aljarafe, formulada por la Ilma. Sra. Dña. Inmaculada Nieto Castro, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

9-13/POC-000615. Pregunta oral relativa a márgenes y mediana de la A-8057, Sevilla, formulada por el Ilmo. Sr. D. Jaime Raynaud Soto, del G.P. Popular Andaluz.

9-13/POC-000648. Pregunta oral relativa a la estación del Ave de Los Pedroches, Córdoba, formulada por los Ilmos. Sres. D. Enrique Javier Benítez Palma y Dña. Josefa Vioque Zamora, del G.P. Socialista.

9-13/POC-000650. Pregunta oral relativa a los consorcios metropolitanos de transporte de Andalucía, formulada por los Ilmos. Sres. D. Enrique Javier Benítez Palma y Dña. Remedios Martel Gómez, del G.P. Socialista.

## PROPOSICIONES NO DE LEY

9-13/PNLC-000257. Proposición no de ley relativa a la ampliación de la zona franca en la Zona de Actuación Logística del Campo de Gibraltar, presentada por el G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

9-13/PNLC-000265. Proposición no de ley relativa al Consejo Andaluz del Taxi, presentada por el G.P. Popular Andaluz.

9-13/PNLC-000271. Proposición no de ley relativa a la terminación y ejecución del proyecto de la variante y estación de Loja y del cumplimiento del protocolo entre el Ministerio de Fomento, la Junta de Andalucía, Ayuntamiento de Granada y Adif para la remodelación de la red arterial ferroviaria de Granada y llegada de la alta velocidad (Ave) a la ciudad de Granada, presentada por el G.P. Socialista.

## SUMARIO

Se abre la sesión a las diez horas, siete minutos del día tres de octubre de dos mil trece.

### COMPARECENCIAS

9-13/APC-000335 y 9-13/APC-000359. Comparecencias de la consejera de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre el Plan Andaluz de la Bicicleta (pág. 6).

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.

D. Jaime Raynaud Soto, del G.P. Popular Andaluz.

9-13/APC-000338 y 9-13/APC-000360. Comparecencias de la consejera de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la ejecución en Andalucía de los corredores ferroviarios planificados por la Unión Europea y el manifiesto en defensa de su urgencia (pág. 23).

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. Ana Vanessa García Jiménez, del G.P. Popular Andaluz.

9-13/APC-000353. Comparecencia de la consejera de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la evolución y los planes de dicha consejería para el mantenimiento y la conservación de la red viaria de titularidad autonómica (pág. 35).

Intervienen:

Dña. Elena Cortés Jiménez, consejera de Fomento y Vivienda.

D. Jaime Raynaud Soto, del G.P. Popular Andaluz.

### PREGUNTAS ORALES

9-13/POC-000446. Pregunta oral relativa al reinicio de las obras de la autovía del Almanzora, tramo de la variante de Albox (pág. 46).

Intervienen:

D. Miguel Ángel Castellón Rubio, del G.P. Popular Andaluz.

Dña. Elena Cortés Jiménez, consejera de Fomento y Vivienda.

## DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 180

IX LEGISLATURA

3 de octubre de 2013

9-13/POC-000609. Pregunta oral relativa a las obras realizadas en Mairena del Aljarafe (pág. 50).

Intervienen:

Dña. Inmaculada Nieto Castro, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

Dña. Elena Cortés Jiménez, consejera de Fomento y Vivienda.

9-13/POC-000615. Pregunta oral relativa a márgenes y mediana de la A-8057, Sevilla (pág. 52).

Intervienen:

D. Jaime Raynaud Soto, del G.P. Popular Andaluz.

Dña. Elena Cortés Jiménez, consejera de Fomento y Vivienda.

9-13/POC-000648. Pregunta oral relativa a la estación del Ave de Los Pedroches, Córdoba (pág. 55).

Intervienen:

Dña. Josefa Vioque Zamora, del G.P. Socialista.

Dña. Elena Cortés Jiménez, consejera de Fomento y Vivienda.

9-13/POC-000650. Pregunta oral relativa a los consorcios metropolitanos de transporte de Andalucía (pág. 58).

Intervienen:

Dña. Natividad Redondo Crespo, del G.P. Socialista.

Dña. Elena Cortés Jiménez, consejera de Fomento y Vivienda.

### PROPOSICIONES NO DE LEY

9-13/PNLC-000257. Proposición no de ley relativa a la ampliación de la zona franca en la Zona de Actuación Logística del Campo de Gibraltar (pág. 62).

Interviene:

Dña. Inmaculada Nieto Castro, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

Dña. Rocío Arrabal Higuera, del G.P. Socialista.

D. Jacinto Muñoz Madrid, del G.P. Popular Andaluz.

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

9-13/PNLC-000265. Proposición no de ley relativa al Consejo Andaluz del Taxi (pág. 70).

Intervienen:

D. Jaime Raynaud Soto, del G.P. Popular Andaluz.

## DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 180

IX LEGISLATURA

3 de octubre de 2013

Dña. Inmaculada Nieto Castro, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

D. Enrique Javier Benítez Palma, del G.P. Socialista.

*Votación: aprobada por unanimidad.*

9-13/PNLC-000271. Proposición no de ley relativa a la terminación y ejecución del proyecto de la variante y estación de Loja y del cumplimiento del protocolo entre el Ministerio de Fomento, la Junta de Andalucía, Ayuntamiento de Granada y Adif para la remodelación de la red arterial ferroviaria de Granada y llegada de la alta velocidad (Ave) a la ciudad de Granada (pág. 76).

Intervienen:

D. Miguel Castellano Gámez, 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. Popular Andaluz.

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

Se levanta la sesión a las catorce horas, treinta y dos minutos del día tres de octubre de dos mil trece.

## 9-13/APC-000335 y 9-13/APC-000359. Comparecencias de la consejera de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre el Plan Andaluz de la Bicicleta

### La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Buenos días. Comenzamos la Comisión de Fomento y Vivienda de hoy, día 3 de octubre, con un denso programa por delante. Con lo cual, pues, como hemos quedado en la Mesa, vamos todos a intentar ceñirnos lo más posible a los tiempos que pactamos en su momento. Espero y confío en la capacidad de síntesis de todos los portavoces y, por supuesto, también de la consejera, que así se lo hemos hecho saber, para que la comisión pueda ser ágil y podamos todos hablar en un tiempo, pues, lógicamente prudente.

Empezamos el primer punto del orden del día con una solicitud de comparecencia, en este caso solicitud de comparecencia del Consejo de Gobierno para informar sobre el Plan Andaluz de la Bicicleta.

Tiene la palabra la señora consejera.

### La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Bueno, pues, buenos días a todos y a todas.

Como comprenderán, es un placer retomar el trabajo del Legislativo en esta Comisión de Fomento y Vivienda, en un nuevo curso político importante, que espero que traiga novedades y también, bueno, pues un trabajo intenso como el anterior desarrollado por esta Comisión de Fomento y Vivienda.

Quiero expresarles personalmente a ustedes, que trabajaron el proyecto de ley, de ese Decreto Ley de la Función Social de la Vivienda, el trabajo intenso que realizaron, lo comenté en el Pleno para todas sus señorías, pero lógicamente fue en esta comisión, en el corazón de esta comisión, en el que, bueno, pues trabajaron ustedes intensamente. De manera que agradecer el trabajo de todos los grupos, con el resultado que todos conocemos.

Efectivamente, hoy pido, pedimos en nombre del Consejo de Gobierno, de la Consejería de Fomento y Vivienda, una comparecencia a petición propia con el objetivo de dar a conocer en el seno de esta comisión, aunque seguramente ustedes ya habrán tenido oportunidad de leerlo, de debatirlo y de conocerlo, el Plan Andaluz de la Bicicleta, el Pabi, que tiene un origen, como ustedes también conocen, en un acuerdo de Consejo de Gobierno de diciembre del año pasado, en el que se aprobó la formulación de este Plan Andaluz de la Bicicleta, cuyo plazo de exposición pública ha finalizado el pasado día 26 de septiembre, como ustedes también conocen, y que es un plan muy ambicioso que pretende revolucionar el modelo de movilidad instalado en la preeminencia, en la prevalencia del coche y avanzar en la consecución de un modelo más sostenible, más saludable y más respetuoso con el medio ambiente.

Este Plan Andaluz de la Bicicleta no solamente es un acuerdo contenido en el acuerdo de gobierno que suscribieron las dos fuerzas políticas, Izquierda Unida y Partido Socialista, sino que es absolutamente coherente con la política de modelo de ciudad, de rehabilitación, de sostenibilidad, de generación de empleo, que lleva a cabo el conjunto de las acciones de la Consejería de Fomento y de Vivienda.

Quisiera destacar que el Plan Andaluz de la Bicicleta es la primera herramienta de planificación con la que cuenta Andalucía, con la que cuenta el Gobierno andaluz, y que el objetivo es que, además de esa herramienta, estamos elaborando, como ustedes conocen, la Ley de Movilidad Sostenible, de manera que se dará una cobertura legal en el marco de la sostenibilidad a una serie de instrumentos encaminados a ese fin de sostenibilidad, de movilidad sostenible. Para eso indudablemente hay que hacer un ejercicio importante de pedagogía por parte no solamente de los que tenemos la responsabilidad de gobernar sino también de aquellos que forman parte de las distintas instituciones democráticas de representación del pueblo andaluz a todos los niveles.

Como ustedes conocen, en Sevilla, con una inversión de 30 millones de euros y un coste de mantenimiento necesario pero mínimo, las vías ciclistas constituyen un caso de inversión pública óptima para su máximo rendimiento en la movilidad, comodidad, seguridad y ecología de la ciudad. Tomando como referencia a Sevilla, el objetivo del Plan Andaluz de la Bicicleta es que la bicicleta alcance una cuota del 10% en el total de los desplazamientos habituales; es decir, que la bicicleta sea un medio de transporte como ya lo es en Sevilla. Si el objetivo es alcanzar el 10% en los desplazamientos habituales, en el caso de Sevilla, que saben ustedes que tiene ya una más que cotidiana relación con las vías ciclistas, con los ciclistas y con los desplazamientos, el objetivo es llegar al 15%.

¿Cuáles son los objetivos generales y por qué ponemos como ejemplo Sevilla? En primer lugar, porque ha sido considerada la cuarta mejor ciudad del mundo para la bicicleta, solamente por detrás de Ámsterdam, Copenhague y Utrecht. Los objetivos generales del plan son incrementar la accesibilidad a los puntos de interés de los ciudadanos, contribuyendo así a la cohesión social y territorial; reducir la emisión de gases de efecto invernadero, por tanto, contribuir a la mejora de las condiciones ambientales; reducir la contaminación acústica; beneficiar la salud de los andaluces y de las andaluzas; disminuir el consumo energético para el transporte; mejorar la competitividad de Andalucía, así como la sostenibilidad del transporte; contribuir a un nuevo modelo productivo; favorecer el desarrollo turístico, el desarrollo comercial; e incentivar la modalidad deportiva del ciclismo.

El fomento del uso de la bicicleta se plantea a tres escalas: la escala autonómica, la escala metropolitana y la escala urbana, sobre las cuales se desarrollan distintos usos de la bicicleta.

Para dar una respuesta a esta realidad, la propuesta del Plan Andaluz de la Bicicleta se materializará en la creación de una red de vías ciclistas en Andalucía. En primer lugar, y como no podía ser de otra manera, primero, aprovechando las vías que ya existen, las vías existentes, de manera que el diseño de las redes parte de un diagnóstico sobre la situación actual y evita la creación de nuevas infraestructuras que no se apoyen en el soporte existente, que además de complementado por nuevas vías es acondicionado y señalizado debidamente.

Intermodalidad. El diseño prioriza la intermodalidad, es decir, el enlace ágil y cómodo entre la bicicleta y otros medios de transporte. El Plan Andaluz de la Bicicleta promueve el acceso al transporte público desde la red ciclista. Les hablaba de una política coherente respecto del modelo y del diseño de ciudad de raíz mediterránea, y también de una apuesta innegociable por parte de la consejería que tiene que ver con la movilidad sostenible, con el transporte público, cómo podemos alimentar al transporte público en todas las vertientes a través de las vías ciclistas.

Otro elemento fundamental es la continuidad, es decir, no puede haber interrupciones en el trazado. Los carriles bici, las vías ciclistas deben de ir a algún sitio, a alguna parte, no de ningún sitio a ninguna parte, porque si no están absolutamente de adorno.

Conectividad. La red debe de tener un diseño funcional conectando las zonas de mayor interés del ciudadano, porque si no lo que se hace es desincentivar el uso de las vías ciclistas.

Y otro elemento fundamental, universalidad. La red se diseña atendiendo a todos los usuarios, también a los más vulnerables, como los niños o las personas mayores

Por lo tanto, esos son elementos fundamentales de ese Plan Andaluz de la Bicicleta.

Respecto a las redes urbanas, el plan pretende la implantación efectiva de la bicicleta en la movilidad cotidiana; es decir, utilizar la bicicleta, insisto, como un medio de transporte. Este objetivo tiene en las ciudades su ámbito más natural, y especialmente en las grandes ciudades andaluzas, dada la intensidad de movilidad en las mismas y su concentración espacial. Ello hace más factible el trasvase de viajes desde el automóvil privado y permitiendo que las medidas complementarias al desarrollo de las infraestructuras ciclistas sean más eficaces: bicicleta pública, aparcamientos, moderación del tráfico, etcétera. Adicionalmente, el impulso del uso de la bicicleta en las grandes ciudades andaluzas, centros funcionales de ámbito metropolitano, es el primer eslabón para el aumento significativo del uso de la bicicleta en el conjunto de estas áreas. El plan plantea actuaciones en las ciudades mayores de 20.000 habitantes, si bien directamente en el plan solo se definen trazados de las redes para las diez ciudades mayores; es decir, todas las que son las capitales de provincia, más la realidad de la provincia de Cádiz con Jerez y con Algeciras. Todas ellas son ciudades de Andalucía que tienen más de 100.000 habitantes y centros urbanos de las nueve aglomeraciones urbanas más consolidadas.

En el conjunto de estas diez ciudades se proponen 300,4 kilómetros de nuevas vías ciclistas, con lo cual casi se duplica la red actual, que suma 351 kilómetros. Otras diez ciudades andaluzas, que se sitúan entre los 50.000 y 100.000 habitantes. Y finalmente unas cuarenta, que superan los 20.000 habitantes. Para estos dos grupos de ciudades el plan prevé un presupuesto global por grupos y se establece el compromiso de definir en el plazo de un año trazados correspondientes a las diez ciudades que superan los 50.000 habitantes.

Las redes metropolitanas, que es la otra escala que contempla el plan, en base al diagnóstico individualizado a nivel de aglomeración. Se define la propuesta de red metropolitana para las nueve aglomeraciones urbanas. La red distingue entre vías de transporte y vías con vocación ocio-deportiva. Estas son vías conectadas a la red de transporte para que el conjunto de las vías ciclistas tenga continuidad a nivel de la aglomeración. En total, la red propuesta de las nueve aglomeraciones suma 769,44 kilómetros, de los que 536 kilómetros corresponden a red de transporte y 227, a red ocio-deportiva. Estas últimas, con frecuencia, corresponden a actuaciones de mejora sobre las vías actuales, como vías verdes, o ligadas a actuaciones en carretera.

En la red de transporte la propuesta alcanza una media por aglomeración de 60 kilómetros. El grado de complejidad y nivel de urbanización de cada aglomeración, junto con la extensión superficial de cada una de ellas, y en menor medida la topografía, son variables de clara incidencia en la extensión de las redes. Así, a las dos aglomeraciones principales andaluzas corresponden las redes con más desarrollo, Sevilla y Málaga, mientras que son los ámbitos con área metropolitana más débil las que suman redes de menor entidad, como son Cádiz..., perdón, Jaén y Córdoba.

La red autonómica, que es la otra escala, contemplada en el Plan Andaluz de la Bicicleta, las vías ciclistas propuestas se articulan en un total de ocho ejes, con el objetivo prioritario de acometer recorridos continuos de oeste a este, cinco de ellos, y también ejes en sentido transversal norte-sur. Este malla-do propicia conectividad entre las grandes zonas del territorio andaluz y, en especial, da cobertura a las grandes áreas urbanas y ciudades medias andaluzas, así como a los espacios naturales de mayor relevancia de la región.

A escala comarcal o local, como se ha indicado, pueden generarse también otras rutas de recorrido y extensión diversa, mediante el uso de tramos de estos ejes e incorporación, en su caso, a otros adicionales.

Estamos, por lo tanto, señorías, ante un plan que es mucho más que un simple plan de infraestructuras. El Plan Andaluz de la Bicicleta recoge las redes del apartado anterior y otras medidas necesarias para la implantación de la bicicleta en las ciudades y áreas metropolitanas como un modo de transporte cotidiano. El plan incluye equipamientos, intermodalidad y programas sectoriales que tienen que ver con... Vamos a potenciar el turismo, a través del cicloturismo; el empleo y la economía, para garantizar el uso de la bicicleta como medio de transporte al trabajo y, principalmente, para promover oportunidades empresariales y de empleo en torno a la bicicleta; medio ambiente, para reducir el consumo energético; salud y educación, para fomentar hábitos de vida saludables; cultura, ocio y deporte, para mejorar las condiciones actuales de soporte de las actividades de ocio y deportivas en la bicicleta.

Y también un elemento fundamental de este plan, como del conjunto de la consejería, tiene que ver con la participación y con la difusión. Con el fin de canalizar la participación social a favor del conocimiento y desarrollo de las políticas a favor de la bicicleta, el Plan Andaluz de la Bicicleta prevé la constitución de una Mesa Andaluza por la Bicicleta, con acceso a la oferta información estructurada según redes y otros detalles complementarios de interés para el usuario y la usuaria.

Para la consecución de todas estas políticas, la consejería de Fomento y Vivienda —y voy terminando— propone una inversión de 402 millones de euros entre la Junta de Andalucía, ayuntamientos y fondos europeos. Para estos fondos europeos estamos en una posición muy favorable, porque la capital andaluza, como hemos dicho, es la cuarta mejor ciudad del mundo para el uso de la bicicleta, pero también Andalucía pertenece desde el pasado mes de abril a la Red Internacional de Ciudades Ciclistas, que como saben agrupa a las ciudades y países que trabajan para incentivar el uso de la bicicleta. La pertenencia a esta red y los contactos frecuentes y fluidos con la Federación Europea de Ciclistas constituyen avales de la Junta de Andalucía para optar a estos programas.

La presencia de la Consejería de Fomento y Vivienda en Velocity 2013 en Viena ha situado a Andalucía en la primera línea de interés europeo para destinar fondos, que, además de mejorar el modelo de movilidad, producirán crecimiento, innovación y oportunidades de empleo.

Resulta también fundamental la inclusión de itinerarios en el programa 2014-2020 de la Unión Europea para políticas de integración de la movilidad en las ciudades y para optar a las diferentes líneas o programas de financiación comunitarios. Es imprescindible para ello la aprobación de este Plan Andaluz de la Bicicleta como una herramienta de planificación y de inversión.

Por otro lado, es también de gran importancia el hecho de que ya en este año 2013, y por primera vez, apareciera en los presupuestos una dotación de 10 millones de euros.

Un plan, el Plan Andaluz de la Bicicleta, que prevé que, tras la construcción del total de las infraestructuras previstas, la bicicleta alcance, como les he dicho, los objetivos marcados del 10% en las ciudades y el 15% en Sevilla, que, como les digo, tiene ya una dilatada relación cotidiana con la bicicleta. Todo esto supone..., bueno, en el momento en que esté construida toda la red de la escala urbana y de la escala metropolitana se alcanzarían 1.176.613 desplazamientos diarios, que suponen, lógicamente, en primer lugar, una importantísima reducción de toneladas de emisiones de CO<sub>2</sub>, en concreto más de 708.000 toneladas de emisiones de CO<sub>2</sub>. A su vez, provocaría un ahorro estimado de 1.911.069 euros al año por derechos de emisión de CO<sub>2</sub>. Se estima que el ahorro en combustible sería en torno a los 350.000 barriles de petróleo anuales, que a un precio de 100 dólares el barril estamos hablando de más de 26 millones de euros. Los beneficios sobre la salud son absolutamente incalculables, desde el punto de vista..., bueno, pues de la investigación y la salud pública de cómo mejora determinado tipo de enfermedades, cardiovasculares y de todo tipo, bueno, pues ahí hay estudios más que..., más que importantes sobre cómo beneficia esto a la salud.

En definitiva, la inversión prevista, 402 millones de euros, es menor que el beneficio que va a reportar esta construcción de vías ciclistas, que calculamos en torno a 413 millones de euros. Con este plan, Andalucía gana en la salud de los andaluces, gana en beneficios sociales. Saben ustedes que hay un elemento fundamental: hemos situado fondos europeos, le hemos planteado al conjunto de los ayuntamientos que están pintados en esa primera escala, la escala urbana, la necesidad de dialogar, de establecer un convenio con los alcaldes, a los que yo les pido desde aquí —alcaldes y alcaldesas— que se sumen a esa mano tendida que planteamos desde la Consejería de Fomento y Vivienda para firmar convenios que permitan..., bueno, la cofinanciación de esas redes ciclistas —75% de la Junta de Andalucía, 25% de los ayuntamientos—, y que nos lleve a que a lo largo del año 2014 se vaya desarrollando el conjunto de las vías ciclistas que se pintan, que se plantean, que se proponen en el Plan Andaluz de la Bicicleta.

Así es que quisiera terminar con ese llamamiento al conjunto de ciudades de Andalucía, de las ocho capitales, más Jerez y Algeciras, a que se sumen a este Plan Andaluz de la Bicicleta y consigamos también en sus ciudades no solamente una inversión que genera empleo de manera evidente, sino mejorar y revolucionar la movilidad sostenible en las ciudades de las que son alcaldes y alcaldesas.

Muchas gracias.

## La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, consejera.

Para continuar el debate, tiene la palabra la portavoz de Izquierda Unida la señora Nieto.

## La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta. Buenos días.

Buenos días, consejera. Darle también a usted la felicitación y la enhorabuena para que la haga extensible a su equipo, no solo por la finalización y —por fin— la aprobación de la Ley sobre la función social de la vivienda, sino también por el desbloqueo importante que ha tenido en los últimos días la cuestión del metro

de Málaga. Sabemos que es algo que le preocupaba enormemente y que finalmente ha habido una solución con [...] que saca adelante un proyecto emblemático también en el apartado de movilidad sostenible en una de las grandes ciudades de Andalucía.

Este Plan Andaluz de la Bicicleta, cuando nació, y usted hacía referencia, casi en palabras muy similares, en cuanto a la necesidad de pedagogía para ir incorporando a la mentalidad cotidiana de la ciudadanía andaluza la necesidad de cambiar nuestros modos..., de cambiar nuestras formas, de hacerlas más sostenibles y de implicar e imbricar la movilidad en el cambio de modelo productivo hacia el que todas las políticas que el nuevo Gobierno andaluz está tratando de alcanzar, está tratando de llegar. Y ese Plan Andaluz de la Bicicleta, que al principio parecía un marco teórico ambicioso pero muy lejano, finalmente se van dando pasos en firme que nos van acercando a verlo hecho realidad en esa primera parte, en esa primera fase, que tiene que ver con las ciudades, con las grandes ciudades de la comunidad autónoma.

Como diputada por Cádiz, pero también como campogibraltareña, le agradecemos especialmente que haya comprendido la singularidad de la provincia de Cádiz, que Algeciras y Jerez también se encuentren en esa primera hornada, en esa primera nómina de ciudades en las que se va a hacer el carril-bici para recorridos que tengan sentido, para un uso cotidiano, para fomentar que efectivamente se convierta en un modo de transporte alternativo al vehículo particular u otros.

Es un plan muy ambicioso. Oyéndola, pensamos en ciudades que cuando oímos hablar de ellas, o visitamos, nos provocan envidia. Ciudades de otros países donde este debate..., probablemente lo hubo hace ya muchos años y donde ya la bicicleta forma parte del paisaje cotidiano. Y da mucha alegría cuando, la verdad, se transita por Sevilla, ver que en Sevilla esto ya está sucediendo, lo cual, efectivamente, confirma las buenas expectativas también económicas que tiene este plan, en cuanto a la utilización creciente de la bicicleta como modo de transporte cotidiano, con todos los beneficios añadidos que usted refería para la calidad de vida en general, por las menores emisiones contaminantes, por la menor contaminación acústica y por ganar espacio a las personas, a los espacios públicos de convivencia de las personas en las ciudades, a ese modelo mediterráneo al que parecíamos haber renunciado de manera imposible de remediar.

Y un plan como este, que sí que tiene unos horizontes muy ambiciosos en lo concreto, en lo cotidiano, en lo que ya se está implementando, va asentando medidas ciertas, que nos pueden acercar a un modelo que, desde luego, desde el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, saludamos y consideramos muy oportuno para la fisonomía de nuestra comunidad autónoma y de nuestras ciudades.

Algunas cuestiones le queríamos plantear y que..., bueno, para que anote también su parecer sobre ellas, porque al final la movilidad cotidiana en bicicleta dentro de una ciudad también depende mucho del diseño de esa ciudad. Y ahí —hemos tenido ocasión de hablarlo en otras ocasiones en la comisión referido a otros proyectos ambiciosos de su consejería— hace falta mucha colaboración institucional y hacen falta ayuntamientos receptivos a ese cambio de modelo, es decir, la ordenación urbana, los planes generales de ordenación urbana también deben tener en cuenta esta transformación hacia la que quisiéramos tender, porque es difícil implementar redes ciclistas de utilidad que, efectivamente, cubran las necesidades cotidianas de una persona, sean de ocio, sean de estudios, sean de centros de trabajo, sean de tareas administrativas..., poderlas hacer en itinerarios ciclistas en ciudades que están pensadas para los coches.

Por tanto, no sabemos de qué manera..., y, sobre todo, cuando habla usted de la intermodalidad, en qué manera habrán planteado esas negociaciones de largo recorrido con los ayuntamientos, en las que parece que la firma del convenio primero para hacer esta red ciclista podría ser no el punto de llegada sino más bien el de salida de un trabajo que deberá necesariamente ser conjunto de futuro para que lo que se vaya construyendo, lo que vayan creciendo las ciudades..., también lo hagan con la vista puesta en este cambio, en la movilidad que desde la Junta de Andalucía se pretende favorecer.

Nos parecen muy importantes las siguientes fases del proyecto, probablemente también muy complejas en cuanto a la conexión metropolitana, precisamente por esas ciudades y esas áreas metropolitanas que se han pensado para el coche, donde grandes centros de atracción de personas y de actividades comerciales y demás se han colocado fuera de la ciudad, y con unas conexiones viarias que probablemente en este momento cuesta trabajo pensarlas o repensarlas en clave ciclista. Pero es un esfuerzo que merece la pena hacer, con ser muy llamativos los datos económicos, que lo son, porque la tasa de retorno que tiene la inversión que usted plantea es incontestable, pero, probablemente, traducido en calidad de vida, ¿eh?, donde se le ve una rentabilidad en términos sociales mayor, y todo lo que tiene rentabilidad social, evidentemente, tiene un valor económico incalculable y muy positivo.

Por tanto, le agradecemos que haya mantenido el rumbo en los objetivos que inicialmente nos explicó cuando comenzaba la andadura de la legislatura. Sabemos que es uno de los proyectos en los que usted está más implicada, y su equipo. También sabemos que choca con mentalidades de otro tiempo, que, aunque admiran este modelo cotidianizado en otras ciudades, cuando viajan o cuando lo conocen, parecen querer rechazarlo de entrada para nuestras ciudades, pero estamos convencidos que si ustedes perseveran, una reflexión serena sobre los beneficios que conlleva, hará que finalmente haya un consenso y una unanimidad en torno a lo bien que nos vendría a todos y a todas que este plan se haga una realidad.

Y, por terminar, sabemos de la escasez de los recursos y de lo difícil que es sacar adelante inversiones, por pequeñas que sean, en este momento de tanta adversidad. Nos parece que hay que poner en valor el esfuerzo y el impacto que van a tener esas construcciones..., en estas ciudades andaluzas tan necesitadas de dinamización y de empleo, pues el impacto que tiene el plan de la bicicleta en la economía local de esas ciudades también es beneficioso y también hay que ponerlo en valor en un momento en el que sabemos que las dificultades para hacer inversiones son grandísimas.

Así que mucha suerte con lo que queda de implementación del plan, sobre todo en lo que tiene que ver con el cambio de mentalidad de quienes tienen que colaborar necesariamente con la Junta para llevarlo a cabo, pero estamos convencidos de que..., y, además, como tenemos el escaparate de Sevilla, estamos convencidos y convencidas de que el plan acabará siendo querido por todos y ansiados por todas las ciudades medianas, que serán el siguiente escalón, cuando vean que en las grandes funciona como usted nos ha explicado, y como podemos comprobar todos los días en Sevilla.

Muchas gracias.

**La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN**

—Muchas gracias, señora Nieto.

A continuación, el portavoz del Grupo Socialista, señor Benítez, tiene la palabra.

El señor BENÍTEZ PALMA

—Muchas gracias, presidenta. Buenos días, consejera.

El Grupo Socialista había solicitado también una comparecencia de la consejera para exponer el Plan Andaluz de la Bicicleta, porque nos parecía oportuno e interesante que se debatiera en comisión y se conociera, por parte de la sociedad andaluza, la presentación de este plan, su implementación y esta política de movilidad sostenible que se está impulsando desde la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía.

Ayer, en las jornadas de la SER sobre infraestructuras, el viceconsejero en su clausura volvió a recordar que se está apostando por un triple modo de transporte, peatonal, bicicleta y también a través del consorcio metropolitano de transportes, que luego habrá una pregunta, y podremos hablar sobre eso..., que también el éxito de los consorcios metropolitanos da para una nueva comparecencia, que posiblemente solicitemos desde el Grupo Socialista, porque creo que hay que poner en valor el éxito del transporte público en Andalucía y, sobre todo, el éxito de los consorcios metropolitanos de transportes, que lidera la Consejería de Fomento, y a la que no todos los ayuntamientos del Partido Popular quieren sumarse. Y siempre recuerdo los casos de Torremolinos y Fuengirola, en Málaga, ayuntamientos que se benefician del consorcio pero sin contribuir al consorcio —caso especialmente escandaloso el de Fuengirola, cuya alcaldesa está precisamente en la Mesa del Parlamento de Andalucía—, desde nuestro punto de vista.

Consideramos los socialistas que el tema de la movilidad sostenible no tiene discusión ninguna. Hemos conocido la buena noticia recientemente... En este país en este momento se están vendiendo al mes más bicicletas que coches, y esto es un indicador de algo. A lo mejor no todo el mundo compra una bicicleta porque quiera comprarse una bicicleta, pero en un momento de crisis económica tan fuerte como el actual, de paro desbocado, aunque para el Gobierno el mes de septiembre sea el mejor de los últimos años, quizás para ellos y para su entorno, y para la hija y para la prima de algún ministro, pero no para el resto de la sociedad española. Y en un momento en el que la crisis afecta de manera brutal a la sociedad española y, muy especialmente, a sus jóvenes, la bicicleta no solo se ha convertido en una opción sino que incluso se ha convertido en el único modo de transporte posible para muchos miles de personas en España, también en Andalucía. Es decir, hay, por una parte, muchas personas que han visto en la bicicleta una modalidad voluntaria de transporte, porque creen en ella, porque es cómoda, porque es menos contaminante, como usted ha dicho en su intervención, pero es que también con seis millones de desempleados, una devaluación interna salvaje y una política económica que está exprimiendo al conjunto de la sociedad española sin distinción —empresarios, trabajadores, funcionarios, pensionistas— exclusivamente para sanear el sistema financiero, pues parece que apostar por la bicicleta ya no es, en ningún caso, ni mucho menos un capricho ni una ocurrencia, porque, desde nuestro punto de vista, nunca lo ha sido, sino que incluso puede ser una apuesta estratégica para garantizar la movilidad de miles de personas, a las que, en principio, no se les ofrece demasiado horizonte por parte de la política económica del Gobierno.

Hemos celebrado recientemente la Semana Europea de la Movilidad, y precisamente en esa Semana Europea de la Movilidad lo que se reivindica por parte de miles de ciudades en todo el mundo es que no se usen coches en las ciudades y que se apueste por modos de transporte que no saturen, que no congestionen las vías de tráfico, que sean menos contaminantes y más respetuosos con el medio ambiente. Porque,

como ha dicho mi compañera y portavoz de Izquierda Unida, cuando miramos a otras ciudades de Europa y a otras ciudades del mundo, ciudades en las que se utiliza más la bicicleta, en las que se utiliza menos el vehículo privado, son ciudades en las que, notable y claramente, ha mejorado su calidad de vida, ha mejorado su clima urbano y ha mejorado el ambiente. Y Sevilla y Málaga, también, son ciudades en las que la bicicleta ha aportado un punto de modernidad, porque son ciudades que pueden empezar a compararse con otras ciudades europeas que nos llevan muchísima ventaja, como Ámsterdam —usted ha citado Utrecht; yo citaría también Copenhague—, en las que ha habido una apuesta muy fuerte por este modo de transporte; con un clima que invita menos a apostar por la bicicleta, que el clima de Andalucía. Si a eso sumamos además el precio del combustible y otras muchas variables —precariedad laboral, bajada de salarios, etcétera, etcétera—, pues la verdad es que nos extraña mucho..., nos extraña mucho, que haya alguna opinión contraria al Plan Andaluz de la Bicicleta, cuando debería ser un ejemplo y un referente.

A la derecha, cuando algo no le gusta, hace dos cosas: primero lo ataca, y además intenta ridiculizarlo. A mí me parece una postura muy poco coherente, y yo al Partido Popular le voy a pedir, de nuevo, coherencia. Y digo coherencia porque no se puede criticar un Plan Andaluz de la Bicicleta cuando los ayuntamientos..., los grandes ayuntamientos de Andalucía, gobernados en su mayoría por el Partido Popular, en sus planes de movilidad sostenible, que a lo mejor el Partido Popular regional no conoce, todos han apostado, sin distinción, por hacer políticas de movilidad urbana que reduzcan el tráfico en el centro de sus ciudades de vehículos privados, y están apostando por modos de transporte mucho menos agresivos. Por ejemplo, el Plan de Movilidad Sostenible de Málaga era un plan que, en un horizonte de siete u ocho años, apostaba por disuadir..., disuadir a los ciudadanos de Málaga del uso del vehículo privado para intentar reducir entre un 34% y un 40% el uso de vehículos privados, y entre las alternativas que se ofrecían, precisamente, constaba carril bici, uso de la bicicleta y la apertura del centro urbano a la llegada de las bicicletas, cosa que, efectivamente, ha ocurrido, por ejemplo, en el caso de Málaga, recientemente, donde también se ha puesto en marcha un servicio de alquiler-bici.

No sabemos si este doble discurso del Partido Popular obedece a su tristemente habitual cinismo u obedece a la ausencia clara de un liderazgo regional que marque una pauta única y común en toda Andalucía, porque nos parece profundamente incoherente que se critique en el Parlamento el Plan Andaluz de la Bicicleta, y que, sin embargo, en sus planes municipales se esté apostando por la bicicleta; o se critica o..., o se critica o no, pero que haya una postura única y común en un partido que, desgraciadamente, cada día, nos ofrece un nuevo espectáculo de deriva hacia nadie sabe dónde.

Ayer, en las jornadas de la SER, el presidente de FADECO, Federico Muela, al que tengo un gran respeto personal y profesional, afirmaba que es muy difícil salir de la crisis solo con obras de barrios y con carriles bici. Era una afirmación que puedo llegar..., con la que puedo llegar a estar de acuerdo, aunque el Plan Andaluz de la Bicicleta contempla una inversión global de casi cuatrocientos tres millones de euros, que no me parece que sea ninguna tontería. Pero si estamos todos de acuerdo con esta afirmación, entonces apostemos todos, y de todas las administraciones, por la inversión pública. Lo que no se puede hacer es criticar, por un lado, la ausencia de inversión, y, por otro lado, los Presupuestos Generales del Estado castigar a la inversión pública. Por lo cual, también pido coherencia en este sentido.

Y me parece importante que, desde la Junta de Andalucía, se esté apostando por una inversión pública, que yo creo que es beneficiosa para el conjunto de los ciudadanos, y que además se esté apostando por una

movilidad que, en este momento, insisto, para muchos ciudadanos, no es solo una forma voluntaria de trasladarse sino que incluso no hay otra posibilidad.

Por lo tanto, desde el Grupo Socialista, nosotros queremos saludar y apoyar, sin ninguna duda, la puesta marcha de este Plan Andaluz de la Bicicleta; nos parece un plan moderno, pionero y avanzado, y que posiblemente se pueda convertir en un referente para otras comunidades autónomas que siguen apostando por otros modos de transporte más ineficientes y más contaminantes. No estamos dispuestos a que se ridiculice el plan, ni desde el Parlamento ni desde los medios de comunicación. A lo mejor también ocurre aquello que decía el Quijote: «Ladran, luego cabalgamos». Y determinadas columnas y determinados columnistas, cuando ladran, lo que nos están indicando es que estamos cabalgando en la dirección correcta.

Insisto en pedir coherencia a todos los niveles. No se puede tener un discurso en el Parlamento de Andalucía y, luego, hacer otra cosa completamente diferente en los sitios en los que se gobierna. Nosotros consideramos que la coherencia es una virtud política, y nos gustaría que todos los partidos mantuvieran un discurso unívoco con respecto a la bicicleta en los sitios en los que gobiernan, y también donde no gobiernan.

Y, luego, hay otro último punto de vista, que no quería pasar..., dejar pasar por alto, porque usted lo ha mencionado en su intervención, que es el tema de la reducción de emisiones, porque, además, ayer, en la clausura de las Jornadas de la SER, el viceconsejero comentó que, gracias al transporte público, se habían evitado, creo que solo en Sevilla, 22 millones de desplazamientos y la emisión de 200.000 toneladas de dióxido de carbono a la atmósfera. Sabemos que Rajoy tenía un primo que negaba el cambio climático. No sabemos si es el mismo primo que le ha recomendado que vaya a Fukushima a demostrar confianza en la región nuclear. No creemos que ese sea el camino, y tampoco parece que la sociedad española esté a favor de una apuesta un poco trasnochada por la energía nuclear. Pero ciudades como Copenhague van a lograr, en 2020, ser neutrales en emisiones, y lo van a hacer gracias a la apuesta por la bicicleta.

En Copenhague incluso ya se está planeando una superautopista para bicicletas, porque sus carriles están cogestionados. Nunca sabremos si llegaremos a ese punto, pero esas ciudades son las que marcan el referente para otras ciudades que quieren ser más modernas y que quieren mejorar su calidad de vida.

Por lo tanto, sí al plan; sí a una apuesta por la bicicleta en una zona como es el sur, donde se puede utilizar con comodidad en cada momento. Las ciudades más avanzadas del mundo, que son el espejo para otras ciudades que quieren mejorar y para otras administraciones públicas que quieren hacer las cosas mejor, y ofrecer mejor calidad de vida a sus ciudadanos, están apostando claramente por modos de transportes no contaminantes y mucho menos agresivos con el medio ambiente, con la convivencia, con el ruido y con el entorno. Y estamos seguros de que el plan va a ser un éxito. Y, desde luego, compartimos plenamente la voluntad política de apostar por modalidades de transportes que contribuyan decididamente a que, en Andalucía, se viva cada día un poquito mejor.

Muchas gracias.

**La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN**

—Gracias, señor Benítez.

A continuación, el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, señor Jaime Raynaud.

El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señorías, señora consejera, muy buenos días. Permítame que, antes de entrar en el fondo de la cuestión, haga algún comentario.

Resulta verdaderamente esperpéntico tener que oír en esta sala recomendaciones de ética política, y apelar a la coherencia, acusar de cinismo al representante de un partido descabezado, absolutamente distorsionado, que se permite el lujo, ese partido, de tener un alcalde, por ejemplo, que apela a llegar a la suspensión de una autonomía como la catalana; a tener a un secretario general que es incapaz de condenar el que un etarra, Otegui, se permita...

El señor BENÍTEZ PALMA

—Señora presidenta, no tiene nada que ver esto con el debate, ¿eh? Yo hablaba del tema del transporte...

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Perdón.

Señor..., señor Benítez..., señor Benítez, un momento.

El señor BENÍTEZ PALMA

—No..., no se pueden mezclar las churras con las meninas, señora presidenta.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor Benítez, no tiene usted la palabra, por favor.

El señor BENÍTEZ PALMA

—Bueno, hago una propuesta formal..., hago una propuesta formal a la intervención del señor Raynaud.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor Raynaud...

Señor Benítez, no tiene usted la palabra. Pida usted la palabra..., pida la palabra, y luego se la damos.

El señor RAYNAUD SOTO

—Gracias... Gracias, señora presidenta.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor Raynaud, por favor, aténgase usted a la..., a lo que estamos debatiendo.

El señor RAYNAUD SOTO

—Sí, sí. No, no. Claro que sí. Exactamente igual que, como usted comprenderá, el llegar y el tachar a un partido, en Andalucía, de falta de directrices políticas y de dirección no tiene nada que ver con el sistema de transportes. Y, por lo tanto, tengo perfecto derecho a la réplica, en este punto, de lo que ha manifestado el portavoz del Partido Socialista.

Y termino..., termino, porque no me interesa entrar en ese debate.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Exactamente, vamos al debate.

El señor RAYNAUD SOTO

—Eso, vamos al debate.

Tome nota, hable usted de cinismo y de coherencia en otros foros, pero, desde luego, aquí no, señor Benítez. Yo, por lo menos, no se lo voy a consentir.

Dicho esto, señora consejera, nuestro posicionamiento en este momento diríamos de presentación del Plan Andaluz de la Bicicleta, pues para nosotros, evidentemente, es un momento de satisfacción el que haya una iniciativa por parte de su consejería en este sentido. Así, evidentemente, se lo mostré personalmente asistiendo a la presentación pública del Plan Andaluz de la Bicicleta, y así lo ha hecho mi grupo, también, presentando unas modestas alegaciones en aras, si es posible, a mejorar el texto y con el sentido positivo de mejorar esta propuesta suya.

Por lo tanto, los hechos descalifican cualquier otra opinión que se pueda hacer. No..., no merece la pena.

Dicho esto, señora consejera, mira..., mire, yo creo que la presentación de este plan y la ejecución de este Plan Andaluz de la Bicicleta, ¿el temor cuál puede ser? Si me permite, voy a hacer primero un..., una serie de apreciaciones genéricas, y luego, con muchísimo gusto, también le voy a insistir en lo que nosotros creemos que puede ser o pueden ser aportaciones al Plan Andaluz de la Bicicleta, con toda la modestia del mundo.

Lo que sí nos gustaría, desde mi grupo, es que no vaya a ser de alguna manera este plan el señuelo, el santo y seña único de la actividad de su consejería a lo largo de esta legislatura. Queremos que esto no vaya a enmascarar la inactividad del Gobierno en materia de su competencia y, en concreto, en materia de infraestructura del transporte. ¿Por qué decimos esto? Bueno, porque tenemos evidentemente unas muestras muy claras: la paralización de los proyectos, la paralización de las obras, la disminución de los mantenimientos en carreteras. Por lo tanto, yo creo que esto, en principio, bueno, pues, obviamente nos preocupa.

Ustedes nos presentan un plan cuantificado en 402 millones de euros, estratificado en tres escalas: a escala autonómica, metropolitana y urbana. Y nosotros bien que sentimos desde nuestro grupo el tener que decir que vemos el plan utópico, que es una declaración de intenciones positiva, sin ningún género de dudas, pero nos gustaría, y no solamente nos gustaría sino que le exigimos a la consejería, mayor concreción en algunos puntos que yo le voy a tratar de explicar.

En primer lugar, vemos que es un documento con mucho diagnóstico, con planes, con propuestas, pero tiene poco fondo. Poco fondo desde el punto de vista legislativo y de soporte financiero y económico. Es decir, el llegar en estas circunstancias y evaluar un plan en 402 millones de euros... El papel, evidentemente, lo soporta todo, ¿eh?, igual que soportó los planes de vivienda a lo largo de estos años de gobierno socialista, que han fracasado rotundamente, y que un año sí y otro también pues nos hablaban de la construcción de miles y miles de viviendas y no se construía ni una. De la misma manera que el PEDIA fue un rotundo fracaso en sus objetivos, un plan que, al igual que el PISTA, pues imputaba alegremente el 70% de las inversiones al Estado. Es decir, yo dibujo, yo pinto, yo digo por dónde hay que hacer, pero que lo pague otro: el 70% el Estado, el 30% la Junta de Andalucía. Ese era el soporte financiero, ¿eh? Les estoy hablando tanto del PEDIA como del PISTA.

Por lo tanto, yo lo que sí me gustaría, y nos gustaría, es de alguna manera el concretar que este plan de bicicleta no se quede en una cosa utópica, sobre todo, porque pueda crear falsas expectativas. Porque es verdad que esto es un plan atractivo para el ciudadano. Es un plan en el que tú dices... Es un sistema de transporte alternativo, y así lo entendemos siempre, evidentemente, alternativo. El plan de la bicicleta no es el que va a vertebrar territorialmente Andalucía, entre otras cosas porque no puede, y porque el propio plan lo reconoce. Es decir, los desplazamientos que van más allá de los metropolitanos ya tienen un carácter turístico, deportivo, pero no el del transporte. Por lo tanto, ojo, no vayamos a confundirnos y creamos que con el Plan Andaluz de la Bicicleta estamos resolviendo los problemas de movilidad de Andalucía.

Dicho esto, nosotros echamos, en primer lugar, en falta una planificación económica. Es decir, nos gustaría ver un cronograma económico 2014-2020, donde hubiera un compromiso, de verdad, y que hubiera habido un cuadrito en el que... Mire usted, en 2014 vamos a dedicar en los presupuestos de la Junta de Andalucía esta cantidad, esta, esta y esta. Por lo tanto, eso yo creo que sería, en primer lugar, lo primero.

Exactamente igual echamos en falta un cronograma en cuanto al tiempo. Es decir, sabemos que está enmarcado entre 2014 y 2020, y que tenemos tres escalas: la escala urbana, la metropolitana y la autonómica. Echamos en falta ese cronograma de ejecución, que, además, es muy simple: es tantos kilómetros de carril bici o de nueva ejecución, o de..., diríamos, nuevo, nuevo, que hay que hacer un carril bici entero, o adaptar alguno de los que hay. Pues ese cronograma, en el que evidentemente sepamos cuándo van a llegar esos carriles bici, a dónde y cuándo. Por lo tanto, un cronograma económico y un cronograma de ejecución de obra.

¿Por qué le decimos esto? Hombre, pues le decimos esto por la clara contradicción entre lo que es hablar de 402 millones de euros —parece que se le va a pedir a los ayuntamientos el 25% de esos 402 millones de euros—, por lo tanto, nos gustaría que supiéramos hasta qué punto el plan viene acompañado del compromiso de los ayuntamientos con la parte que les corresponda. Incluso más, incluso podemos ir a más, hasta cómo va a pagar el ayuntamiento la parte que le corresponde. ¿Va a ser con desembolso, con aportación económica directa, con un apoyo financiero directo? ¿Va a ser en contraprestación con algún tipo determina-

do de obra, de adaptaciones de lo que haya? Es decir, cuantificar esas aportaciones. Porque, claro, estamos hablando de 402 millones de euros... Pero, claro, estamos hablando de 402 millones de euros, cuando en los últimos años, en los presupuestos últimos, hemos rebajado 808 millones de euros en capítulo VI y capítulo VII. Luego, de ahí nuestra preocupación por de dónde va a salir el dinero, si se viene recortando sistemáticamente desde el año 2008 la política inversora de su consejería, capítulo VIII, capítulo IX, cuando el informe de la Cámara de Cuentas y la propia Junta de Andalucía han hablado de la reprogramación de obras, ¿eh?, de la parálisis prolongada en infraestructuras. Es decir, yo eso..., francamente entenderá usted que nos preocupe. Igualmente, fíjese bien, entramos en..., antes de un tema que me parece vital, que es hablar del tema de los convenios con los ayuntamientos, que me parecen vitales, me parece que el plan debería... Si ustedes están, ustedes y nosotros, estamos convencidos de que en estos momentos Sevilla es una ciudad pionera en el tema del carril bici, y que así lo reconocemos aquí y fuera de nuestras fronteras, yo creo que hubiera sido fundamental el acompañar este plan con, al menos, el convenio tipo con el Ayuntamiento de Sevilla, para que supieran el resto de los ayuntamientos por dónde vienen los tiros, es decir, para saber esto cómo funciona. Hasta ayer a las tres de la tarde, el Ayuntamiento de Sevilla no tenía copia del modelo de convenio que ustedes le puedan proponer al Ayuntamiento de Sevilla. Hasta ayer a las tres de la tarde. Y es un adelantado, por lo tanto, sería, entre comillas y sin carácter peyorativo para el Ayuntamiento de Sevilla, el conejillo de indias adecuado para llegar y que el resto de los ayuntamientos supieran qué había que ver, cuál era el espejo en el que se tenían que mirar. Pues, mira, Sevilla ha llegado, esto es lo que tiene que poner, así es como se va a hacer. Y, por lo tanto, ese podría haber sido un documento importante que yo, evidentemente, echo de menos. Por lo tanto, cronograma.

Cuando decimos la ausencia de convenio, fundamentalmente está claro que es el de los ayuntamientos. Yo creo que sin la colaboración de los ayuntamientos, evidentemente, el plan está condenado al fracaso. Ayuntamientos de todo tipo, ¿eh?, de todo tipo, grandes ciudades...

*[Intervención no registrada.]*

Hay un solo turno, ¿no? Bueno, pues voy a procurar darme prisa.

Grandes ciudades, ciudades medianas y también pequeñas ciudades. Por ejemplo, de ayuntamientos gobernados por el Partido Popular ha habido dos municipios, Motril y Marbella, que se ven poco reflejados en el plan, y han hecho una alegación individual porque quieren tener mayor participación. Luego, fíjese si estamos hablando con las cartas sobre la mesa. Los ayuntamientos que se considera que quieren tener mayor protagonismo en el Plan Andaluz de la Bicicleta: Motril y Marbella. Evidentemente, el tema está claro.

Y le decía que los convenios con los ayuntamientos los echamos en falta de una manera vital para que esto sea posible. Exactamente igual con el resto de las administraciones que tienen algo que decir. A mí me parece muy positivo el que se pueden utilizar los cordeles, el que se pueden utilizar las vías pecuarias, el que se pueden utilizar las antiguas vías de ferrocarril. Luego, el modelo de convenio con la Consejería de Medio Ambiente me parece fundamental, el modelo de convenio con Adif o Renfe para la utilización de las antiguas instalaciones en desuso de tren me parece fundamental.

Y, como tengo que ir terminando, pues, evidentemente, le digo, señora consejera, que nosotros, en el bloque, diríamos, de nuestras alegaciones, pues creemos que hay que desarrollar más el punto de la intermodalidad con el sistema de ferrocarril. Estamos de acuerdo en que vamos a potenciar el ferrocarril de media

distancia y de cercanías. Como, por ejemplo, legislar sobre el tema del transporte de las bicicletas en tranvías y metros; como, por ejemplo, el llegar y el ver también la coordinación con el transporte fluvial y las terminales de barco que hay en la provincia de Cádiz, en la provincia de Sevilla o en la provincia de Huelva, las paradas de bicicletas en esos puntos concretos, incluso en los aeropuertos...

## La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor Raynaud, por favor, le ruego que termine.

## El señor RAYNAUD SOTO

—Termino, termino señora presidenta, lamento el no poder... Pero como tiene usted las alegaciones de mi grupo y hemos procurado que sean concretas, concisas y que vayan al grano, en este sentido de colaboración, en este plan andaluz, pues supongo que tendremos otras ocasiones para poder seguir hablando de este plan andaluz de la bicicleta y el posicionamiento de mi grupo.

Muchas gracias, señora consejera.

## La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Raynaud.

Señora consejera, para terminar esta solicitud de comparecencia.

## La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta. Con brevedad.

En primer lugar, agradecer las intervenciones de todos los grupos, ¿no?, tanto el de Izquierda Unida como el Partido Socialista como el del Partido Popular.

Hablábamos de que este plan, esta planificación de la red de vías ciclistas es coherente dentro del conjunto de la política que estamos desarrollando en la Consejería de Fomento. Primero, hemos presentado, y se está ejecutando en una fase muy avanzada, con una participación importantísima de los ayuntamientos de Andalucía, la Ciudad Amable. Hemos invitado a repensar, a que los alcaldes y los ciudadanos repiensen cómo se trata el espacio público, cómo los ciudadanos tienen que retomar o conquistar el espacio público que ahora mismo, normalmente, está lleno de coches... y cómo eso mejora el turismo, el comercio y, lógicamente, la salud de los ciudadanos.

Hemos hablado del retorno social y hemos hablado... Planteaba el portavoz del Partido Popular que esto no sea lo único que se haga desde la consejería. Yo voy a dar dos datos... Cuando estén culminadas, que cada uno saben ustedes que tiene su situación y que están encarriladas..., yo agradezco esa mención a la solución de Metro Málaga, porque, efectivamente, estamos muy contentos del acuerdo alcanzado. El metro de Sevilla, el metro de Granada, el metro de Málaga y el tren-tram de la Bahía de Algeciras no es lo único que

tenemos de movilidad sostenible, como conoce el diputado del Partido Popular, el señor Raynaud, va a suponer una inversión de dos mil millones de euros, en global, y va a mover a 52 millones de viajeros.

Y les pongo otro ejemplo: el AVE de Madrid a Alicante ha costado dos mil millones de euros y va a mover al año a dos millones de viajeros; el retorno no es el mismo.

Si hablamos de las vías ciclistas que planteamos en el Plan Andaluz de la Bicicleta, estamos hablando de una inversión de 402 millones de euros y, diarios, más de un millón de viajes, cuando estén todas las redes, fundamentalmente las urbanas y las metropolitanas.

Creo que son datos que ejemplifican el retorno social, una inversión eficiente desde el punto de vista, ¿de qué? ¿De la movilidad que pueda existir entre las capitales de provincia de Andalucía entre ellas? No, para eso habrá que seguir planteando que tiene que haber un mejor servicio de cercanías y de media distancia, en lugar de un recorte. Ahora, sí es evidente que lo que estamos poniendo en el centro de nuestras acciones y de nuestros objetivos es cómo mejoramos sustancialmente y revolucionamos la movilidad que se da dentro de las ciudades y en las áreas metropolitanas de aquellas capitales de provincia que tienen un área metropolitana con la que tienen una buena relación. Ese es el objetivo del Plan Andaluz de la Bicicleta. Pero no es lo único que estamos haciendo, como les planteaba hace un momento.

No es solamente porque estemos en una situación de estafa económica, no es solamente porque ayer salieran unos datos de cómo ha bajado la renta familiar bruta disponible en el primer trimestre del 0,8%, no es solamente que los datos de cómo se redistribuye la riqueza en este país han variado sustancialmente por lo que llamamos a esto estafa... Miren ustedes, los más pobres, en el año 2008, se llevaban el 25,5% del Producto Interior Bruto y, en el 2002, el 25,1, han bajado casi medio punto; sin embargo, los que tienen mayor capacidad económica, los más ricos, los que tienen mayor renta, en el año 2008, se llevaban el 42,5% del Producto Interior Bruto y, en el año 2012, el 43,2, han subido casi un punto.

No es un problema de que estemos en una estafa económica y que los ciudadanos, las clases populares tengan cada vez menor renta disponible, que los salarios hayan bajado, según esta encuesta, un 5%. Efectivamente, aquí también estamos hablando de ahorro familiar, de austeridad bien entendida de la gestión del dinero público, bien entendida. Austeridad no es recortar servicios de la ciudadanía, sino una mejor inversión del dinero público. Estamos hablando de que Andalucía, y los alcaldes y las alcaldesas de las capitales de provincia y de las áreas metropolitanas tienen la oportunidad, en su mano, no solamente de generar un cambio en su ciudad a mejor, de generar empleo en su ciudad, que es algo absolutamente necesario, sino de formar parte de un modelo de ciudad eminentemente europea, de absolutamente éxito, que ahora mismo es un deber que tienen las capitales de provincia.

Planteaba el señor Raynaud las alegaciones que han hecho. Yo saludo su satisfacción y su intención por mejorar el Plan Andaluz de la Bicicleta. En el diálogo constructivo nos vamos a encontrar, en la pedagogía nos vamos a encontrar, sin duda. El que haya ciudades como Motril y Marbella que quieran formar parte del Plan Andaluz de la Bicicleta es algo que nos llena de orgullo, porque, bueno, estaba claro que era un plan necesario y que los alcaldes perciben que es un elemento que va a mejorar la vida de sus ciudadanos y la movilidad en su ciudad.

No es utópico, como no fue utópico el Plan Director de la Bicicleta de Sevilla. Usted se acordará, porque creo que formaba parte de ese Pleno del ayuntamiento, donde primero se planteó, por parte del Grupo de Iz-

quiera Unida, la elaboración..., se elaboró, se aprobó y creo que cuatro años después, con una inversión de 30 millones de euros, la utopía fue bastante real, en el sentido de que las vías ciclistas en Sevilla existen. Y se trata de voluntad política, voluntad política.

Hay una apuesta clara y firme de la consejería, que forma parte de una política del Gobierno de Andalucía, con un elemento que situaba el portavoz, que era clarísimo, del Partido Socialista, de alimentar el modelo de movilidad sostenible y los transportes públicos. Efectivamente, hay una herramienta fundamental, que son los consorcios de transporte metropolitano, pero no sólo, aunque es una herramienta muy importante. Y se trata de diálogo abierto por parte de la consejería.

Vamos a establecer —ya se han establecido muchas—..., a continuar con esas reuniones con los alcaldes y con las alcaldesas, donde hemos presentado ya por dónde están pintadas las vías ciclistas, cuáles son los criterios por los que no se debe desincentivar la implantación del Plan Andaluz de la Bicicleta, hacer pedagogía sobre las vías ciclistas... Y se trata de voluntad política.

Si los ayuntamientos firman el convenio y llegamos a un acuerdo desde el diálogo lógico que tiene que haber entre las administraciones, el objetivo es que, a lo largo del 2014 y del 2015, las vías ciclistas de la escala urbana estén completadas, porque también es un elemento absolutamente necesario. No se puede eternizar, porque es absolutamente improductivo, la implantación de las vías ciclistas. Como contamos con las que ya son existentes en las capitales de provincia, pues el objetivo es que, a lo largo de los meses que quedan de este año, cerremos los acuerdos con los ayuntamientos.

Yo les animo y les agradecería que formaran parte activa todos ustedes de esa pedagogía en el Plan Andaluz de la Bicicleta, sus bondades, y que podamos llegar a acuerdos lo antes posible con los ayuntamientos, firmar los convenios y, a partir de ahí, desarrollar el Plan Andaluz de la Bicicleta en la escala urbana.

Y termino con un elemento: se irá concretando presupuesto a presupuesto. Lo que tampoco vamos a hacer, porque creo que son fuegos de artificio que no nos conducen a nada... La voluntad política está clara, está el Plan Andaluz de la Bicicleta, la voluntad política de plantear los fondos europeos que pueden venir a este plan andaluz de la bicicleta, y año a año iremos planteando cuánto dinero va al Plan Andaluz de la Bicicleta, porque está cuantificado. Y ahora veremos, en función de los convenios que se van firmando, que yo espero que sean todos y a la mayor brevedad posible, la ejecución de ese plan andaluz de la bicicleta y de las vía ciclistas.

En cualquier caso, volveré a pedir una comparecencia en esta comisión cuando el trabajo de diálogo con los alcaldes, de firma de los convenios esté desarrollado con el objetivo de dar, lógicamente, el conveniente quid pro quo de lo que aquí hemos ido planteando por parte de todos los grupos, a los que agradezco enormemente su intervención.

**La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN**

—Gracias, consejera.

## **9-13/APC-000338 y 9-13/APC-000360. Comparecencias de la consejera de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la ejecución en Andalucía de los corredores ferroviarios planificados por la Unión Europea y el manifiesto en defensa de su urgencia**

### La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos al siguiente punto del orden del día: debate agrupado de la solicitud de comparecencia para informar sobre la ejecución en Andalucía de los corredores ferroviarios planificados por la Unión Europea. Está pedida por el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía y por el Grupo Socialista.

Por lo tanto, tiene la palabra para empezar este punto la señora consejera.

### La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Efectivamente, antes hablábamos de vías ciclistas, en la escala que tiene de transporte y de revolución de la movilidad sostenible y de la capacidad que tenemos de generar empleo y apoyar al sector turístico y del comercio, y ahora hablamos de un elemento que es vital para el futuro de Andalucía. Yo creo que estarán de acuerdo conmigo todos y cada uno de los que están aquí.

Vital, por lo que significa de potenciación del espacio que es Andalucía, del lugar estratégico que ocupa respecto del transporte de mercancías, de las comunicaciones, vital para mejorar y ampliar sustancialmente la red logística de Andalucía...

Saben ustedes, son 11 nodos logísticos en los que, desde el Gobierno andaluz, se han invertido 200 millones de euros a lo largo de este tiempo y que, bueno, pues forma parte, lógicamente, necesaria..., es una palanca de apoyo de esa red de transporte europeo.

La Unión Europea ya ha situado claramente sus prioridades, y hay una prioridad clara en lo que antes era el proyecto 3, lo que se conoce como el Corredor Mediterráneo, que saben ustedes que tiene una parte central y la parte mediterránea, y el Corredor Atlántico.

Y Andalucía tiene la virtualidad, la virtud de formar parte de los dos corredores, del atlántico y del mediterráneo, en sus dos vertientes: en la costa mediterránea pero también en el ramal central. Y, además, Andalucía tiene otra virtud nada despreciable, y es que contiene en su comunidad autónoma esa red logística de Andalucía, que el objetivo es que se trabaje en red, que se coopere, que no se compita..., sino que, además, tiene el mayor puerto de España —Algeciras— y el cuarto puerto de Europa. En el conjunto de los puertos de Andalucía, señorías, se mueve el 30% de las toneladas de mercancías, mucho más lejos quedan los puertos de Cataluña o los puertos de Valencia. El 30% del volumen de mercancías.

Por lo tanto, yo creo que estamos ante una realidad clara, un diagnóstico claro de que es absolutamente imprescindible que esa prioridad que ha señalado la Unión Europea se corresponda con una voluntad política y una prioridad innegociable, por parte del Gobierno andaluz, de plantear que es absolutamente imprescindible una ejecución equitativa de las inversiones que tienen que ver con los corredores ferroviarios. Equitativa,

no estamos pidiendo ni más ni menos, a pesar de que, insisto, tenemos el 30% del movimiento de las mercancías del conjunto del Estado español, de los puertos de España.

Y, miren ustedes, ese 30% que mueve de mercancías tiene un..., no llega al 9% de inversión en lo que se ha planteado en los Presupuestos Generales del año 2014. El 30% de movimiento, y no llega al 9% de inversión, de este año, porque si miramos hacia atrás hay un desequilibrio espectacular respecto a las inversiones que se han puesto en el presupuesto y se han ejecutado del Corredor Mediterráneo, fundamentalmente a su paso por Barcelona y Valencia, respecto de lo que se ha ejecutado en el caso del corredor que atraviesa Andalucía. Es un elemento de absoluta injusticia, porque, yo lo digo muchas veces, España no acaba en Despeñaperros, Andalucía forma parte de España y exigimos una ejecución equitativa de las inversiones del transporte ferroviario. Y estamos a tiempo de hacerlo, los presupuestos acaban de salir y volvemos otra vez a ver cómo, bueno, pues el puerto más importante que tiene España, Algeciras, solamente cuenta con 50 millones de euros. De 1.000 millones de euros, 50 millones de euros. De 1.000 millones, 50 millones de euros, cuando estamos hablando de que solamente Algeciras mueve en torno al 18% de las toneladas de mercancía, ¿eh?

Bueno, pues yo creo que el desequilibrio y la injusticia clamorosa que se están planteando, por parte del Gobierno central, con respecto a Andalucía son, bueno, importantes. Yo les plantearía a los señores diputados y diputadas que se posicionen, porque creo que todos los que estamos aquí, que somos andaluces y andaluzas, nos debemos rebelar ante esta realidad, bueno, que esperemos pueda cambiar en el trámite de discusión de los Presupuestos Generales del Estado.

¿Y qué es lo que hemos planteado desde la consejería? Pues lo que hemos planteado es un manifiesto que quiere ser un acuerdo del conjunto de los grupos de esta Cámara, del conjunto de empresarios, de sindicatos, de sociedad civil organizada o no organizada, de comerciantes, del sector empresarial, del sector de la logística, donde lo que le planteamos, bueno, al Gobierno central, que es quien tiene, lógicamente, la competencia de priorizar lo que ya Europa entiende que es una prioridad, que es el corredor a su paso por Andalucía, bueno, pues licite equitativamente y priorice equitativamente los elementos que se plantean.

Y yo termino esta primera parte de la comparecencia con lo que planteamos respecto de la Consejería de Fomento y Vivienda, que el otro día tuvimos la oportunidad de, bueno, pues de desarrollarlo en unas jornadas que se celebraron en Antequera, precisamente sobre la importancia que tiene el desarrollo del sector de la logística para esta tierra.

En primer lugar, lo que planteamos es la terminación urgente de las obras iniciadas en el trazado del proyecto 3, Corredor Mediterráneo en Andalucía, completando así en su totalidad los tramos Algeciras-Bobadilla, Almería-Murcia y Granada-Bobadilla, porque les tengo que decir que de los 13 millones del año anterior, se han licitado 8,3, pero no se han iniciado las obras todavía. La planificación y programación temporal de las obras en el resto de tramos del trazado del proyecto 3, Corredor Mediterráneo en Andalucía, como son Bobadilla-Córdoba-Linares-Madrid, Almería-Granada, Sevilla-Bobadilla y Huelva-Sevilla.

Potenciar el efecto red del Corredor Mediterráneo sobre las infraestructuras para el transporte de Andalucía, estableciendo conexiones con los puertos, aeropuertos, áreas logísticas y el conjunto de infraestructuras nodales.

Especial relevancia tienen las conexiones ferroviarias de los puertos, resolviendo las de los puertos comerciales que aún no disponen de la misma, que son Almería y Motril.

Mejorar las de la Bahía de Cádiz, Bahía de Algeciras y Málaga, y mantenimiento de la relación de los puertos de Sevilla y de Huelva con Extremadura a través de las actuales líneas ferroviarias.

Y, por último, el último elemento que queremos lanzar para ese acuerdo: aumentar el efecto red mediante la conexión entre los corredores, especialmente entre el Mediterráneo y el Atlántico, a través de Huelva y Ayamonte, así como la eficiencia dentro del mismo Corredor Mediterráneo, con la mejora, recuperación de las líneas Almería-Moreda-Linares y Guadix-Baza-Almendricos-Lorca.

Esto está sustentado en un diagnóstico de la realidad, creo que ajustado, desde el punto de vista del presente de qué infraestructuras, qué dinero, qué presupuesto se está destinando en los últimos años en los Presupuestos Generales del Estado, de una prioridad de presente y de futuro para Andalucía como es el cambio de modelo productivo, la generación de empleo estable y de calidad, y el necesario tratamiento equitativo que debe tener esta comunidad autónoma, fundamental en ese desarrollo de las redes transeuropeas, respecto de las prioridades del Gobierno central, que es el que está obligado a hacer unos presupuestos y a tratar equitativamente al conjunto de las comunidades autónomas que componemos el Estado español.

Gracias.

## La señora ARRABAL HIGUERA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora consejera.

A continuación, tiene la palabra el Grupo de Izquierda Unida. Su portavoz, Inmaculada Nieto.

## La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta.

Consejera, cuesta ya ser original con este tema o decir..., aportar algo nuevo al debate. Tristes son los tiempos en los que hay que demostrar lo evidente, ¿no?, dijo aquel.

Hablaba usted de varios temas, que además salieron con frecuencia en los debates de las mesas de las jornadas de Antequera, que la verdad es que fueron muy provechosas, de altísimo nivel, y que nos clarificaron muchas dudas que al final acabamos albergando sobre si será inviable técnicamente lo que estamos pidiendo, y de ahí que no nos lo concedan. Pero, finalmente, allí pudimos comprobar lo que, por otra parte, sospechábamos: que sí que es completamente viable, pero es que además es completamente imprescindible, y así nos lo trasladaba el responsable de Movilidad de la Unión Europea, que en su intervención ya no solo hablaba de la red logística de Andalucía sino que ponía el *zoom*..., y con una visión europeísta hablaba de España como la zona logística del sur de Europa y como la importancia ineludible de que Andalucía superara sus déficits de infraestructuras ferroviarias para, efectivamente, consolidar esa posición logística de Andalucía y de España en el contexto logístico mundial, para lo que Europa necesitaba que esas inversiones se hicieran. Y Europa, a través de este alto responsable de Movilidad, recomendaba, por razonable y por lógico, que las inversiones pendientes de ejecución en la red principal pintada por Europa, se agilizaran fundamentalmente desde el sur hacia el norte —en el sur, que es donde se concentra el mayor retraso de esa inversión—. Parece tan lógico, parece tan evidente, y allí había una diversidad de representantes institucionales de todos los

colores políticos, y técnicos de altísimo nivel y representantes de todas las Administraciones, y cuando llegan los nuevos Presupuestos Generales del Estado para el 2014 volvemos a encontrarnos con una cantidad que no se corresponde con la importancia que, al parecer, todos y todas las instituciones, los partidos, los agentes sociales y económicos, la Unión Europea, y a cualquier persona a que se le pregunte, le damos a esta inversión, ¿por qué esta unanimidad teórica no se pinta con esfuerzo inversor equivalente en los presupuestos?

No tiene justificación. Es más, la justificación que tiene, y usted, con elegancia, pero la ha dicho en su intervención, es de naturaleza estrictamente política, es decir, parece que haya un interés en la Administración central de condicionar la recuperación económica en Andalucía en beneficio de otras comunidades, donde a lo mejor hay líos políticos que no hay capacidad política de solventar y que se quieren arreglar vía Presupuestos Generales del Estado. A ver si con dinero les quitamos una cierta sensación de agravio que pueden tener y que se está trasladando a otros escenarios, y que está adquiriendo otros tintes. Como no tenemos capacidad política de resolverlo, vamos a tratar de solventarlo con dinero. No es razonable que se condicione, no ya la recuperación económica en nuestra comunidad, sino que se condicionen todos los formidables planes que la Unión Europea tiene para el potencial logístico de nuestro país, porque no seamos capaces de trasladar en números un esfuerzo inversor; antes hablábamos de tasa de retorno, no se puede calcular la tasa de retorno que tiene la electrificación del tendido férreo Algeciras-Bobadilla, es que no se puede cuantificar. Del puerto de Algeciras salen al año 463.759 camiones, medio millón de camiones de alto tonelaje cargados de mercancías, con los costes fijos que eso supone para las empresas que se implantan allí, con el condicionante que eso conlleva para que las empresas no nos consideren un territorio en el que generar la riqueza derivada de empresas del tejido auxiliar, buena parte de la mercancía toca puerto con un barco y en otro barco se marcha, y no deja en el territorio la riqueza del valor añadido de la transformación y de la distribución terrestres de esos productos y de esas mercancías, porque no ofrecemos una infraestructura operativa, ágil para colocar esos productos en otros puntos de la geografía. Solo nuestra posición geográfica, única e indiscutible, hace que, a pesar de ese retraso secular, seamos, efectivamente, el primer puerto del país y estemos entre los cinco mejores del mundo. La Unión Europea, en esa jornada de Antequera organizada por la consejería, dio un dato incontestable: solo hay dos puertos en toda Europa que están conectados a dos corredores considerados básicos por la Unión Europea, uno es el puerto de Rotterdam, del que nadie discute la hegemonía que tiene, entre otras cosas por sus magníficas comunicaciones, y el otro es el de Algeciras. Hay uno en el norte, hay otro en el sur, y el del sur es el de Algeciras, no es el de Valencia, no es el de Barcelona, no es el de Bilbao, es el de Algeciras, que está en Andalucía y que es la puerta, efectivamente, del sur de Europa y del norte de África. Por tanto, lo es geográficamente, lo es estratégicamente, pero económicamente, presuntamente tiene el 2% de la inversión cuando mueve, como usted bien decía, el 18% de las mercancías que se mueven en la red portuaria estatal.

Andalucía, efectivamente, es una red logística que debe crecer de manera armónica, y para que lo haga la penetración terrestre de las mercancías debe estar garantizada y el esfuerzo inversor que ya ha hecho el Gobierno andaluz, y al que usted se ha referido, habrá sido en vano si no hay una comunicación que haga que esos nudos estratégicos generen riqueza en el territorio en el que ya se ha invertido dinero público para ello, en el puerto seco de Antequera, en Linares, en Córdoba, desde Huelva hasta Almería la Junta ha trazado un reguero de nodos que, conectados de manera eficiente, nos harían saltar, y de qué manera.

Por tanto, ni desde la lógica, ni desde la técnica, ni desde la economía, no hay argumentos que avalen que otra vez nos quedemos en la cola, y nos quedemos con la inversión residual, cuando, por otra parte, se nos quiso vender que 13 millones del año pasado eran, bueno, eran una apuesta sin precedentes por nuestra tierra, y todavía de aquellos 13 millones se ha ejecutado cero pelotero, está licitado pero no está ejecutado. Y hasta que no esté terminado todo el tramo y toda la electrificación no se va a poder usar, porque los contenedores no pueden ir cambiando de un tren de gasoil a uno que sí que utiliza la electrificación de la vía porque entonces sí que ya los costes, bueno... ¿Para cuándo vamos a terminar, a 15, a 20, a 30, a 40, a 50 millones al año? ¿Para cuándo? ¿Para el 31 de diciembre de 2030, que es el tope que ha puesto la Unión Europea? Es que para el 2030 ya no estaremos en el mapa logístico, los flujos de mercancías ya serán otros, porque por muy buena posición estratégica que tengamos las empresas ya habrán implantado su red en otras zonas mejor comunicadas.

Y nosotros, consejera, desde el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida consideramos que Andalucía en este tema no necesita una inversión equitativa: necesita una discriminación positiva. Nosotros necesitamos más de..., se lo digo así, yo comprendo que..., pero es que debe ser así, nosotros no queremos lo mismo, la verdad es que queremos más, pero es que queremos más porque es que llevamos muchos años recibiendo menos, y para ponernos donde están otros desde hace treinta años necesitamos más. O sea, que no nos hubiera valido ni siquiera lo mismo, no digo ya el 2%, estamos el 98% razonablemente enfadados del tratamiento recibido. Nos parece que efectivamente hay un margen para la negociación antes de que esos presupuestos se den por definitivamente cerrados. Y la verdad es que desde nuestro grupo parlamentario apelamos, también, a la condición de andaluces del Grupo Parlamentario Popular, que en esta Cámara respaldó unánimemente una resolución en el debate del estado de la comunidad sobre la necesidad de la electrificación de la Algeciras-Bobadilla por la riqueza que generaría en toda Andalucía, nosotros apelamos al Partido Popular Andaluz para que haga valer el interés de nuestra tierra a la hora de distribuir los recursos, que sabemos que son escasos, del Ministerio de Fomento, pero que ya no vale más decir que son escasos cuando hablamos en Andalucía y regar luego con millones, con nueve cifras o con diez cifras, las partidas presupuestarias inversoras para el corredor en otras latitudes que nos quedan muy lejos, nos quedan de Despeñaperros para arriba.

Por tanto, nosotros debatiremos siempre con el mejor de los ánimos cada vez que venga este tema, lo defenderemos en todos los foros, pero necesitamos que quien tiene que tomar las decisiones en Madrid y que tiene la manilla del grifo le dé convenientemente, porque, además, esa inversión, en un puerto que ha generado 500 puestos de trabajo fijo en plena recesión económica, con una conexión ferroviaria adecuada nos pone ante un potencial que una comunidad con los índices de paro que tenemos no se puede permitir desperdiciar. Así que también, consejera, le pedimos desde el grupo parlamentario que hasta donde sea posible defienda usted esa inversión ante el Ministerio de Fomento por su carácter estratégico para todo nuestro país, porque Europa así lo considera —y termino por donde empezaba—, porque cuando hablamos de esto al final no hay debate porque parece que estamos todos de acuerdo, pero una vez al año, que suele ser por estas fechas todos los años, yo desde que me acuerdo resulta que vemos con números que no todos estamos de acuerdo, porque si todos estuviéramos de acuerdo esta inversión llevaría hecha muchos años y sigue relegada y durmiendo el sueño de los justos. Ese ritmo no es aceptable, condiciona nuestra recuperación eco-

nómica. Y, consejera, esperemos que esos once nodos logísticos que tiene la red logística de Andalucía, los siete marítimos, los cuatro del interior, esas trece áreas logísticas andaluzas tengan, efectivamente, la capacidad de desarrollar el potencial para el que esta Administración hizo ya un esfuerzo económico de dinero público muy importante, pero que no podrá comprobarse con hechos mientras que no tengan una conexión ferroviaria, pues, adecuada a la naturaleza de su concepción.

Muchas gracias.

### La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Nieto.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Benítez.

### El señor BENÍTEZ PALMA

—Sí. Muchas gracias, presidenta.

También el Grupo Socialista había pedido una comparecencia de la consejería con el fin de que informara en comisión sobre el contenido del manifiesto, impulsado desde la Consejería de Fomento y Vivienda, y que se hizo público anteayer, si no recuerdo mal, aunque sea un borrador sujeto a discusión y aportaciones, sobre los corredores ferroviarios europeos como motor de desarrollo y empleo en Andalucía.

Un manifiesto que nos parece oportuno no solo por el momento en el que se hace público y se somete a discusión y a las aportaciones del conjunto de los agentes sociales de Andalucía, sino también por la publicación de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2014, y por la necesidad que tiene Andalucía de recibir un impulso decidido, honesto, equitativo, por parte del Gobierno de España, sobre todo en el caso de una red de corredores mediterráneos, que no solo afecta a todo el litoral, el Corredor Mediterráneo también tiene ramal central, a lo que tenemos que recordar, y que a veces se olvida, y que es prioritario y estratégico para Andalucía por lo que tiene de impulso al Puerto de Algeciras, que es en este momento el segundo puerto del Mediterráneo y sexto de Europa.

Nos parece oportuno, saludable y riguroso el manifiesto. Creo que la sociedad andaluza y el conjunto de sus agentes económicos tienen que ser conscientes de la importancia que tiene para la economía andaluza y para la economía española el Puerto de Algeciras. Y no se pueden demorar por más tiempo esas inversiones. Me gusta ser coherente, lo he sido siempre, y lo voy a seguir siendo.

Y ayer, en las Jornadas de la Ser ya dije la posición del grupo con respecto a los Presupuestos del Estado. Sabemos cuál es la coyuntura económica y no seremos nosotros los que hagamos demagogia.

Pero sí que es cierto que el Puerto de Algeciras tiene un potencial de crecimiento y un potencial económico, y una posición estratégica, que lo convierte en..., o lo debería convertir en un objetivo prioritario de las inversiones del Estado. En este sentido, en los presupuestos se ha anunciado, para el conjunto del Corredor Mediterráneo, una inversión de casi mil millones de euros. Nos gustaría que ese anuncio se correspondiera con la realidad, y lo digo a partir de los hechos.

El año pasado, en Sevilla, por estas mismas fechas, el secretario de Estado de Infraestructuras, el señor Rafael Catalá, anunció inversiones para Andalucía por importe de 1.473 millones de euros. Hasta agosto

—con agosto incluido—, solo se han licitado 700 millones de euros. Es decir, que en los cuatro meses que quedan del año 2013, el Ministerio de Fomento, o el Gobierno de España, debería licitar el doble de lo que ha licitado en los ocho primeros meses del año, para cumplir con el anuncio que hizo público el señor Catalá en Sevilla en las Jornadas de la Ser, en noviembre..., perdón, en octubre del año 2012.

También estuvo el señor Catalá ayer en las Jornadas de la Ser y anunció que llegarían a Andalucía 1.277 millones de euros durante el año 2013. Mucho nos tememos... Mucho nos tememos que la inversión real en Andalucía, por parte del Gobierno de España, se va a quedar muy lejos de lo que ha anunciado el señor Catalá. Porque además quiero recordar algo que también dije ayer.

De los 700 millones licitados hasta el momento, en 2013, por el Gobierno de España, 387 corresponden al anillo ferroviario de Antequera, otra infraestructura estratégica y fundamental para los intereses de Andalucía. Un concurso que quedó desierto por falta de ofertas por un problema en la redacción de los pliegos técnicos. Con lo cual, la licitación real se queda por debajo de los 300 millones de euros, una cantidad mínima, y que, evidentemente, en ningún caso puede satisfacer, no ya la..., el deseo político del Gobierno andaluz, sino ni siquiera las necesidades de la sociedad andaluza en su conjunto, que ve como, desde el Gobierno de España, se licita y se invierte en otras regiones, no tan estratégicas y no con tanto potencial como tiene Andalucía.

Desde el Grupo Socialista hemos tomado también dos iniciativas muy simultáneas en el tiempo con la puesta en marcha de este manifiesto por parte de la Consejería de Fomento.

El día 1 de octubre se hizo público en Alicante la Declaración de Alicante por el Impulso del Corredor del Mediterráneo, en la que participaron los secretarios generales de las cinco comunidades autónomas bañadas por el Mediterráneo: Cataluña, Valencia, Murcia, Baleares y Andalucía, con la presencia del secretario general del Partido Socialista. Y una declaración que apuesta por el Corredor Mediterráneo y que contempla también —o así se dijo durante su presentación— la necesidad de que haya algún tipo de alianza estratégica entre los dos principales puertos de España y del Mediterráneo, que son estos momentos Valencia y Algeciras.

Los socialistas no compartimos esa visión que se tiene de poner a competir a territorios entre ellos, o de rivalizar puertos entre ellos, cuando posiblemente..., posiblemente no, la realidad es que entre Valencia y Algeciras concentran el 72% del tráfico de mercancías de contenedores en España, con lo cual es mucho más interesante que cooperen para competir, a convertirlo en dos puertos rivales dentro de un mismo Estado. Nos parece una política que no lleva a ninguna parte, es un callejón sin salida, y que, en todo caso..., y que, en todo caso, visto el presupuesto para el año 2014, si esa política va a tener un ganador va a ser el puerto de Valencia, y si esa política impulsada desde el Gobierno de España va a tener un perdedor, todo apunta a que el perdedor va a ser el Puerto de Algeciras. Y si pierde el Puerto de Algeciras, pierde Andalucía y pierde la sociedad andaluza.

Y estamos hablando de perder oportunidades y de perder el tren de la recuperación, porque, como ha dicho [...] Nieto, el Puerto de Algeciras no solo contempla un tráfico de más de medio millón de camiones pesados al año, sino que también es un puerto de ubicación estratégica por su posición junto al Estrecho de Gibraltar, lo que hace que sea una ruta de paso para numerosos barcos y un puerto de referencia..., de absoluta referencia, en el comercio marítimo internacional.

Así que lo que estamos pidiendo desde el Partido Socialista, que también presentamos, en el Congreso de los Diputados, una proposición no de ley instando al Gobierno de España a agilizar y a incluir los tramos andaluces en los presupuestos de 2014, para darle un impulso definitivo, y no un impulso simbólico, con las partidas que usted misma ha mencionado en su intervención: 50 millones de euros para el tramo de Algeciras-Bobadilla, no deja de ser un símbolo, una declaración de intenciones, o una especie de maquillaje, ¿no?, si se me permite la expresión, y que confiamos en la buena voluntad del Gobierno de España. Pero, sin ninguna duda, la articulación del territorio, no solo dentro de Andalucía, sino de la relación de Andalucía con el resto de España, exige una inversión más fuerte, una apuesta más decidida, por parte del Gobierno de España, para, al menos..., al menos, dar la seguridad de que se va a terminar ese corredor en su ramal mediterráneo, pero también en su ramal central lo antes posible.

Sabemos que el plazo final de ejecución es 2030. Estamos en el año 2013, y lo que nos gustaría es que con esas inversiones Andalucía estuviese preparada para aprovechar de verdad la recuperación económica mundial cuando llegue. Es decir, no hacer esas inversiones a posteriori cuando ya sea demasiado tarde, y cuando ya haya otros puertos y otras zonas logísticas que sí disfrutan de esas buenas comunicaciones, sino poder tener esas comunicaciones y esas..., ese corredor ferroviario, a tiempo, para aprovecharlo cuando llegue la oportunidad, y así el Puerto de Algeciras pueda competir, en igualdad de condiciones, con otros puertos de España y de Europa que sí están recibiendo en ese momento estas inversiones, con buen criterio, porque no tenemos ninguna duda de que, en algún momento, tendremos que salir de la crisis.

Yo quiero terminar mi intervención, sin ánimo de polemizar, yo siempre voy a ejercer mi derecho legítimo a la crítica política, siempre lo he hecho con argumentos. En ningún caso he pretendido ofender a nadie, pero si hay crítica política, la ejercemos todos, y si hay encajes, encajamos todos. Por lo tanto, me he limitado en mi intervención anterior a señalarle algunos hechos objetivos, que forman parte de la política cotidiana de Andalucía, y lo voy a seguir haciendo siempre, desde el máximo respeto, como es mi costumbre: contestar..., que cada uno conteste como le parezca oportuno. Pero, insisto, si hay crítica política, la podemos ejercer todos, y si hay capacidad de encaje, también todos la tenemos que hacer, porque para eso existe el Parlamento de Andalucía: para intercambiar argumentos, dentro del respeto, basado en hechos objetivos, y en ningún caso sin recurrir a otro tipo de cuestiones, que, evidentemente, en el caso anterior, a mí personalmente me han parecido profundamente inapropiadas.

Muchas gracias.

## La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Benítez.

A continuación, tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Popular, la señora Vanessa García.

## La señora GARCÍA JIMÉNEZ

—Muchas gracias, presidenta.

Buenos días, señorías. Buenos días, señora consejera.

Yo tuve la oportunidad de asistir también a las jornadas que se realizaron en Antequera, y de, además, compartir una mesa con el resto de portavoces que me han precedido en el uso de la palabra, y la verdad es que, efectivamente, estábamos prácticamente de acuerdo en lo que allí se estaba tratando y en la importancia que tiene Andalucía en el conjunto de Europa, y en lo importante que son para Andalucía el estar integrada en las redes transeuropeas de transportes. Pero es que parece que algunos grupos se acaban de dar cuenta de eso, porque el Partido Popular se dio cuenta hace mucho, mucho tiempo; de hecho, fue el Partido Popular, cuando accede al Gobierno de España, con la ministra Pastor, solo dos meses después de tomar posesión, quien llevó a Europa una propuesta que, de verdad, pensaba en Andalucía para las redes transeuropeas de transportes, porque la que había llevado el ministro Blanco y se había aprobado realmente no cubría las necesidades y la idiosincrasia que tenemos en nuestra comunidad autónoma. Por tanto, como digo, para el Partido Popular, Andalucía era importante ya hace mucho tiempo, y no solo ahora, como digo, que algunos grupos se acaban de dar cuenta.

Respecto al manifiesto que hoy..., que recibí hace dos días y que ha salido de la consejería que usted preside, señora consejera, tengo que decirle que hay que leerse bien los Presupuestos Generales del Estado. Para el corredor mediterráneo hay 287,1 millones de euros, señora Nieto, nueve cifras, nueve cifras para el corredor mediterráneo. Tenemos la Algeciras-Bobadilla, la Almería-Murcia y la Granada-Bobadilla dentro del corredor mediterráneo del proyecto tres. Y eso está..., que eso es el punto 1 del manifiesto, como digo, está en los Presupuestos Generales del Estado de 2014.

Además, respecto al punto 5 del manifiesto, que habla de las conexiones intercorredores, también tengo que decir que son conexiones que suprimió el Partido Socialista cuando gobernaba y que ha sido la ministra Pastor quien en el PITVI la ha incluido, porque, como digo, sí ha tenido en cuenta la importancia de Andalucía en España. Y no lo hemos descubierto ahora, como otros, sino que lo teníamos desde antes.

Señoría, la inversión del Grupo Fomento en la Comunidad Autónoma de Andalucía para 2014 es la mayor de España. Abandonen ya el victimismo, que ya estamos un poquito cansados de sus discursos victimistas, porque, como digo, el Grupo Fomento, la primera comunidad en inversiones es Andalucía; por tanto, de eso nos tenemos que alegrar y no podemos olvidarnos de que, además, habiéndose encontrado un agujero en el ministerio de 40.000 millones de euros, que seamos la primera en inversión, con la que está cayendo, es..., y con lo que se ha encontrado la ministra y ha tenido que subsanar, la verdad es que es de alegrarse.

La inversión en ferrocarril en Andalucía, señorías y señora consejera: 373,69 millones de euros, solo para nuestra comunidad autónoma, solo en el capítulo de ferrocarriles del Ministerio de Fomento. Por tanto, como digo, la apuesta del ministerio con los ferrocarriles andaluces y con los corredores es muy clara. Es muy clara a pesar, como digo, del desastre y del pufo que se encontró la ministra cuando llegó al ministerio.

Yo quiero saber, señora consejera, cuál es su compromiso con los ferrocarriles andaluces. Cuéntenoslo, cuéntenoslo. ¿Cuánto dinero va a haber en los Presupuestos de 2014 de la Consejería de Fomento para los ferrocarriles andaluces? Cuéntenoslo. ¿Qué pasa con el eje transversal, qué pasa con el Sevilla-Antequera? Cuatro años se lleva sin presupuestar absolutamente nada para la línea Sevilla-Antequera, competencia de su consejería, y que además tiene un tramo adjudicado por 80 millones de euros, que está absolutamente parado y enterrado. Solo se lo digo, señora consejera, ¿va usted a apostar por los ferrocarriles en Andalucía o solo lo va a reivindicar con una pancarta?

Está claro, y ya se lo hemos dicho en muchas ocasiones, vamos a remar todos para el mismo lado, señora consejera. La ministra está haciendo, dentro de sus limitaciones, una gran apuesta por Andalucía. Desde luego, si se hubiese seguido con el ritmo inversor que veníamos teniendo con el Gobierno socialista, señor Benítez, ni para el 31 de diciembre de 2030 pero ni para 2060, que a ese ritmo inversor sí que no hubiésemos llegado absolutamente nunca.

Y respecto a la duda que usted tiene de la ejecución de los presupuestos del Grupo Fomento, yo solo le puedo decir que el único ejemplo real a día de hoy es la liquidación del presupuesto 2012, que está cerrado, y que el nivel de ejecución supera el ciento por ciento. Por tanto, vamos a ser..., en Andalucía, sí, señor Benítez. Por tanto, yo creo que eso es un dato para tener confianza, y eso, además, en los gobiernos socialistas jamás se había superado el ciento por ciento de ejecución respecto a lo presupuestado.

Pero, bueno, como decía al principio, en este sentido estamos todos de acuerdo, vamos a remar todos para el mismo lado. Señora consejera, si es usted la responsable del fomento en Andalucía, pues atienda esa responsabilidad y gobierne, deje ya de utilizar la institución para hacer oposición, que para eso ya están los partidos, aunque usted parece que aún no..., no le ha quedado clara la diferencia entre la institución y el partido político. De hecho, un ejemplo, esta mañana, cuando ha presentado el Plan Andaluz de la Bicicleta, ha leído su intervención cuando le ha tocado hacer oposición al gobierno, con los corredores no ha tenido ni que leerla: se siente usted más cómoda en ese sentido.

Y yo le vuelvo a insistir en sus presupuestos de 2014. No se ha encontrado usted en su área una situación peor que la que se encontró la ministra Pastor, no es peor. Ella sí apuesta por Andalucía: ya le he dicho, más de 370 millones de euros solo para ferrocarriles, inversión nueva en ferrocarriles andaluces. Apueste usted también por Andalucía e invierta usted algo en los Presupuestos de 2014 en Andalucía, señora consejera, porque, como le digo, esa es su responsabilidad y me parece muy bien que reivindique donde haga falta Andalucía, porque para eso somos andaluces y todos lo hacemos, pero, ya que tiene usted la posibilidad de gobernar, gobierne de verdad e invierta. Apueste usted de verdad por los ferrocarriles andaluces, levante de la papelera el proyecto y la obra del Sevilla-Antequera, del eje transversal, que también vertebrará nuestra comunidad y que también es muy importante para nuestra comunidad, y así todos trabajaremos, y no solo trabajará el Ministerio de Fomento.

Muchas gracias.

## La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora García.

Señora consejera.

## La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, señora presidenta. Muchas gracias.

El objetivo del manifiesto es poner de manifiesto, si me permite la redundancia, el agravio, el desequilibrio que tiene Andalucía respecto de las inversiones que se han ido ejecutando desde el año 2012, 2013

y las que están planteadas en el catorce con los corredores europeos. Nos podemos ir más para atrás, lo que usted quiera.

Miren ustedes, 3.316 millones de euros aproximadamente en tres años, 3.316 millones, no está mal. Algeciras se ha llevado 64, el primer puerto de España y el que tiene la capacidad de vertebrar con el Algeciras-Bobadilla el conjunto de la red logística de Andalucía que va desde Cádiz hasta Almería, desde Huelva hasta Almería, 64 en tres años: 2012, un millón; 2013, 13 millones, licitados los que se han planteado aquí, y 2014, 50, el primer puerto de Andalucía, el cuarto de Europa, el que mueve más del 18% de las toneladas de mercancía. Yo le pregunto a los diputados del Partido Popular: ¿esto les parece un trato equitativo o justo con Andalucía? ¿Les parece un trato equitativo y justo con Andalucía? ¿De más de 3.000 millones de euros invertidos en red transeuropea ferroviaria, 64 a Algeciras, que es el primer puerto de Algeciras, señorita? ¿Le parece a usted eso razonable? ¿Le parece razonable 64 millones frente a más de tres mil millones?

Bueno, me contesta con otra pregunta, luego creo que o no sabe lo que le estoy preguntando o no le parece razonable o no lo puede decir. Yo..., en fin, cada uno que...

### La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Por favor, no dialoguen entre ustedes.

### La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—En cualquier caso, yo sigo insistiendo en el acuerdo. Si el Partido Popular se quiere sumar a ese acuerdo de defender el Estatuto de Autonomía, que por eso se invierte lo que se invierte y no se llega a cumplir el Estatuto de Autonomía, siguen ustedes incumpliendo el Estatuto de Autonomía. Exigir lo que a Andalucía le corresponde en pie de igualdad, democráticamente conquistada, bueno..., se puede estar o no estar, eso ya cada partido político, cada uno es libre de situarse donde considere oportuno.

Insisto, es absolutamente necesario —y para eso está lanzado ese manifiesto, para eso hicimos esas jornadas en Antequera, con participación lógicamente del conjunto de los grupos políticos que tienen representación parlamentaria— que lleguemos a un acuerdo y que le planteemos a la señora ministra de Fomento, al señor Rajoy..., miren ustedes, este desequilibrio en la inversión es absolutamente injusto, desleal y yo diría que hasta antidemocrático, yo diría que hasta antidemocrático, porque los datos están encima de la mesa, y la importancia que tiene Andalucía respecto de los corredores ferroviarios también. Yo no sé cuántas veces tendrá que decir la Unión Europea, ¿eh?, que hagan ustedes el favor de invertir en el puerto de Algeciras, hagan ustedes el favor de invertir en el corredor central, hagan ustedes el favor de invertir en la única comunidad autónoma que tiene la virtualidad de unir dos de los ejes transeuropeos. No, mire usted, no..., eso no es así en ningún caso.

En tres años se han invertido 2.613 millones de euros en el conjunto de los corredores. En Andalucía..., a Andalucía han llegado menos de novecientos millones de euros de 2.613, tampoco es un trato ni justo ni equitativo, porque aquí lo que hace falta es electrificar una vía, se lo recuerdo, y tenemos una vía del siglo pasado, del siglo pasado. Y en otras comunidades autónomas no están hablando de electrificar vías, están hablando

de ampliar, de duplicar los carriles. Por eso entiendo lo que planteaba la señora Nieto de que lo que hace falta tal vez sea una discriminación positiva, porque aquí estamos hablando de electrificar una vía del siglo pasado, señorías, y en otras comunidades autónomas, afortunadamente, que han tenido otras inversiones en años anteriores, de lo que están hablando es de duplicar carriles. Luego no parece tampoco muy razonable que una vía que lo que necesita es sacarla del siglo pasado y electrificarla tenga..., de más de tres mil millones de euros en tres años, solamente 64 millones de euros, de los que, además, se ejecutan y se licitan los que están, bueno, pues, efectivamente, a ojos de cualquier diputado que lo quiera plantear.

Pero, es más, este manifiesto lo que nos plantea y lo que nos permite es situar una alianza, insisto, entre todos los nodos logísticos de Andalucía, entre todas las capitales de provincia, entre todos los andaluces y las andaluzas. Una alianza no contra nadie, sino pidiendo una ejecución equitativa de las inversiones del transporte ferroviario. En eso va a seguir esta consejera, en unir, en hacer alianzas, en establecer acuerdos, en reclamarle al Gobierno central lo que es justo para esta tierra, porque, insisto, los datos están ahí.

Y ahí vamos a seguir. También tendremos la oportunidad de devolver el recorrido que ha tenido este manifiesto, de cómo lo hemos convertido en un acuerdo por la necesaria inversión en Andalucía, porque estamos completamente obligados, responsablemente, no solamente a pedir un trato equitativo con Andalucía, a generar empleo, a un cambio de modelo productivo, y consideramos verdaderamente que esta red transeuropea, estas posibilidades que se plantean desde la Unión Europea, son un elemento que Andalucía debe aprovechar, y que el Gobierno central, los gobiernos centrales deben tener la voluntad política e inversora, presupuestaria, de permitir que el primer puerto de España, que la red logística de Andalucía sirva de palanca de cambio del modelo productivo y no le sieguen la hierba bajo los pies a la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Espero que todos ustedes se puedan sumar a este acuerdo, aunque algunos han manifestado elementos que no se corresponden, lógicamente, con esa voluntad de llegar a acuerdos ni de reconocer esa realidad. No obstante, les vuelvo a tender la mano para que, bueno, firmen ustedes ese acuerdo y defiendan ustedes a Andalucía, más allá..., o, lógicamente, donde hay que defenderla, a partir de Despeñaperros.

Gracias.

**La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN**

—Gracias, señora consejera.

## **9-13/APC-000353. Comparecencia de la consejera de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre la evolución y los planes de dicha consejería para el mantenimiento y la conservación de la red viaria de titularidad autonómica**

### La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la tercera solicitud de comparecencia, en este caso creo que el portavoz ha pedido dos turnos. Bien, pues está... El proponente es el Grupo Popular Andaluz, a fin de informar sobre la evolución de los planes de la consejería para el mantenimiento y la conservación de la red viaria de titularidad autonómica.

Señora consejera, tiene usted la palabra.

### La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, señora presidenta.

Esta comparecencia es un poquito más larga que las anteriores, así que, bueno, pues también le pido la necesaria cortesía, ¿no?, con la compareciente.

En primer lugar, agradecer la comparecencia que me pide el Grupo del Partido Popular, el señor Raynaud, su portavoz. Y, bueno, pues voy a tratar de trasladarle, a través de esta primera intervención, cómo, cuándo y qué es lo que se realiza desde la Consejería de Fomento y Vivienda respecto de la conservación de la red viaria de titularidad autonómica. Bueno, pues que comienzo.

Como usted conoce, el artículo 3 de la Ley de Carreteras de Andalucía: «La red de carreteras de Andalucía, constituidas por las vías que, discurriendo íntegramente por el territorio andaluz, están incluidas en el catálogo de carreteras de Andalucía y, lógicamente, no pertenecen a la red de carreteras del Estado». Así, el entramado viario que discurre en la Comunidad Autónoma de Andalucía está gestionado, en parte, por el Ministerio de Fomento, dependiente del Gobierno de la Nación, con competencias sobre la red de carreteras del Estado, por las distintas diputaciones que gestionan la denominada red provincial y por la Dirección General de Infraestructuras de la Consejería de Fomento y Vivienda, de la que depende la red de carreteras autonómica. En total, constituyen cerca de veintitrés mil kilómetros de carreteras, de los cuales prácticamente la mitad está gestionada por la Junta de Andalucía, a través de esa Dirección General de Infraestructuras.

A su vez, la red autonómica de carreteras se divide funcional y jerárquicamente en cuatro categorías. La categoría de mayor rango corresponde a la red básica, dividida, a su vez, en la red básica estructurante y la red básica de articulación. La red básica estructurante son 809 kilómetros y está constituida por aquellas carreteras que, junto con la red de carreteras del Estado, conforman la malla viaria que da soporte a los largos recorridos y principales conexiones exteriores. La red básica de articulación, 1.238 kilómetros, constituye el soporte de los viajes de largo y medio recorrido, tanto internos como de origen y destino en la región, excluyendo las carreteras que configuran la red básica estructurante. La red intercomarcal, 4.395 kilómetros, completa las funciones de la red básica respecto al tráfico de medio recorrido, conectando los distintos ámbitos territoriales entre sí. La red complementaria, destinada a garantizar la movilidad dentro de las áreas metro-

politanas, conecta con zonas de especial interés turístico y estratégico, proporciona accesibilidad a la red de gran capacidad o comunica zonas con baja accesibilidad. Su longitud total en toda la comunidad autónoma asciende a 3.951 kilómetros.

Desde el decreto de transferencia, esta red de carreteras de la Junta de Andalucía ha ido progresivamente aumentando en longitud y mejora de su capacidad y sus características. Se puede decir que el tamaño de esta red de carreteras es aceptable para nuestra tierra, por lo que si en décadas anteriores la tarea de los ingenieros fue construirla, hoy es conservarla, modernizarla y en algún caso también mejorarla.

Toda esta obra de ingeniería, aun antes de ser terminada, requiere una atención constante a su conservación. Naturalmente, las carreteras no son una excepción, ya que, por sus características especiales, quedan expuestas al ataque permanente de agentes naturales y al efecto de cargas que soportan sus elementos estructurantes. Por eso es indispensable someterlas a una vigilancia continua y concederles especial atención, a fin de mantenerlas en las mejores condiciones posibles. El estado en el que se encuentran las carreteras y, en particular, sus pavimentos influyen de forma decisiva en los costes de operación, que incluyen el desgaste y consumo de combustibles propios de los vehículos y su natural influencia en los precios de los artículos que transportan, sobre todo en la seguridad, comodidad y tiempo de las personas usuarias.

La Consejería de Fomento y Vivienda entiende que la conservación moderna de esta extensa red de carreteras pasa por actuaciones que no van encaminadas a reparar los daños producidos en las mismas, sino a evitar que estos daños lleguen a producirse. Es decir, se actúa sobre la red mediante una conservación de carácter preventivo y, evidentemente, programada en el tiempo, tratando en lo posible de evitar actuar solo cuando el daño ya se ha producido, dado que en este caso la actuación tendrá un presupuesto mucho más elevado, ya que estaremos reconstruyendo en vez de conservando.

La ciudadanía en general, el usuario de carreteras en particular, es cada vez más exigente, demandando una mayor calidad de las mismas, pidiendo que sean lo más cómodas posible en su circulación, con un trazado homogéneo de curvas radios amplios, con una rodadura uniforme, una señalización horizontal y vertical adecuada, un balizamiento que permite ver en las horas nocturnas, aunque las condiciones meteorológicas sean adversas, circunstancias en las que el incremento de la seguridad vial es una exigencia permanente.

La red de carreteras constituye un patrimonio de primera magnitud, cuyo deterioro sería muy negativo por el incremento de los costes de todo tipo que se producirían en la movilidad dentro del territorio: costes de operación de los vehículos, costes de accidentabilidad, costes medioambientales, etcétera.

Por ello, la Consejería de Fomento y Vivienda, con el objetivo de garantizar una conservación de tipo preventivo y programada para la que una alta..., para que la alta..., perdón, para la que se necesita una alta presencia de personal, tanto de sus propios medios como el apoyo de empresas especializadas, es fundamental, desarrollamos actualmente el plan de conservación, en el que quedan definidas las actuaciones que es necesario emprender para cumplir los objetivos previstos. Así, las funciones asignadas a las conservaciones integrales van encaminadas no solo a la viabilidad de la carretera, sino también a actuaciones inmediatas y a las actuaciones programadas de mantenimiento y mejora de las mismas. Para ese propósito, la Dirección General de Infraestructura ha sectorizado la red autonómica para proceder a las labores de conservación y explotación, marcando zonas independientes en cada una de las provincias, las cuales se asocian a un centro de conservación integral, gestionado con medios externos mediante contratos con empresas especializadas. En

total, se cubre la práctica totalidad de la comunidad mediante 34 zonas, que quedan asociadas a sus correspondientes centros de conservación. La construcción de estos se ha realizado de forma paulatina en los últimos años, estando actualmente operativos 29 y cinco en estudio.

Las operaciones de conservación se dividen en operaciones de gestión, vialidad y operaciones de mantenimiento y mejora. Se consideran como operaciones de gestión y vialidad aquellas actuaciones encaminadas a conseguir un estado de los elementos constitutivos de la carretera que aseguren las condiciones normales de vialidad y seguridad que corresponden a las vías consideradas, así como las necesarias para la realización de los estudios, gestión, seguimiento y establecimiento de información, así como las de apoyo a la explotación.

El total de operaciones de este grupo las podemos agrupar, a su vez, según su naturaleza, en operaciones de asistencia técnica de vigilancia y de vialidad. En las operaciones de asistencia técnica se agrupan aquellas destinadas a colaborar con el servicio de conservación y dominio público y los servicios provinciales de carreteras en la realización de informes y análisis de autorizaciones y sanciones, dentro de la acepción de las carreteras, localización y evaluación de los daños en la carretera.

Entre los informes a realizar se incluyen informes anuales de seguridad vial, con la identificación de la accidentalidad, con víctimas o sin ellas, con especial hincapié en los accidentes, lógicamente, con víctimas mortales.

Además, el equipo de la conservación integral deberá desarrollar actuaciones de vigilancia en la infraestructura de forma permanente, de manera que el tiempo máximo que transcurre entre la producción de una incidencia o accidente y su conocimiento de este sea el mínimo posible. Especialmente, en el caso en el que se producen accidentes graves, tales como accidentes que ocasionan alguna víctima mortal o herido grave, o el corte de la calzada y averías importantes en la infraestructura, que hacen que la circulación no sea segura, el personal correspondiente se personará a cualquier hora, coordinándose, lógicamente, con el personal propio de la consejería.

Entre las funciones del equipo de vigilancia, se engloba la realización de trabajos tales como la reposición de la señalización, eliminación de obstáculos y vertidos en la calzada, limpieza, etcétera, la elaboración de partes diarios con anomalías detectadas y las operaciones o sustituciones realizadas o la señalización de cualquier peligro e incidencia y su resolución el plano máximo de una hora desde el momento en que se conozca la existencia de dicha incidencia.

En los casos en los que sea predecible que se puedan suceder incidencias por fenómenos meteorológicos —de todos conocidos— o cualquier tipo de alerta, el personal de la conservación integral mantendrá una vigilancia permanentemente intensificada.

Por último, dentro de este grupo de operaciones, distinguimos aquellas que tienen como finalidad asegurar la viabilidad y seguridad de la infraestructura. Estas operaciones, a su vez, se clasifican en los plazos establecidos para su ejecución según se hace necesario realizarla inmediatamente, tras la detección de su necesidad, o dentro de un plazo de 48 horas, o bien, de forma periódica.

En el primer grupo, el que es necesario realizar inmediatamente, encontramos tareas como el apoyo al servicio de vigilancia de la consejería en la limpieza de vertidos accidentales o la retirada de obstáculos en la calzada y zonas adyacentes que puedan entrañar un peligro para la seguridad vial —la retira de aterramien-

tos, desprendimientos, niveles, hierros o barros que afecten a la plataforma de la carretera—; la asistencia en situaciones anómalas de tráfico, prestando colaboración a los afectados y a la Guardia Civil, y reparación de baches o deformaciones producidas en la calzada que puedan suponer un peligro para la seguridad vial.

En las actuaciones a desarrollar dentro de un plazo de 48 horas, se incluye la reposición o recolocación de elementos de señalización, balizamiento, defensa y báculos de iluminación dañados como consecuencia de accidentes de tráfico u otras causas; el borrado de pintados sobre parámetros, señales, etcétera; la reparación urgente de obras de fábrica, caños, tajeas y demás elementos de drenaje; la retirada de carteles, anuncios publicitarios no autorizados o que no se ajustan a las condiciones fijadas en las correspondientes autorizaciones.

Por último, dentro de las actuaciones a realizar de forma periódica, se incluyen aquellas destinadas a la limpieza y mantenimiento de la carretera y sus elementos funcionales, tales como la señalización vertical, los sistemas de contención, los elementos de drenaje, cuneta, obras de drenaje, etcétera.

Dentro del grupo de las operaciones de vialidad, destacan por su singularidad las operaciones encaminadas a facilitar la operación de los vehículos en condiciones adecuadas de seguridad, fluidez y comodidad durante la época invernal, cuando la carretera se encuentra afectada por los rigores del invierno, así como preservar de un modo eficaz la vía.

Estas operaciones se engloban en lo que se denomina vialidad invernal. Y entre las principales actuaciones que se desarrollan, encontramos laborales de vigilancia, tratamiento preventivo en la calzada con salmuera, la limpieza de nieve y hielo y el tratamiento de la calzada con nieve, la limpieza de los márgenes y la transmisión de información.

Se consideran como operaciones de mantenimiento y mejora aquellas operaciones de conservación que se van a realizar previo encargo y aprobación por los responsables de la consejería, es decir, por los responsables de los contratos de la conservación integral, bien porque estas las juzguen necesarias, o bien porque el adjudicatario, frente a una incidencia o estado constitutivo de algún peligro, realice una propuesta para la ejecución de la misma. Dentro de este grupo de operaciones, podemos destacar las siguientes: reparación de firmes, mejora de arcones, limpieza, reposición y colocación de elementos de señalización vertical y balizamiento, repintado de marcas viales, limpieza y mejora y reparaciones de obras de fábrica, protección o reconstrucción de cunetas y cursos de aguas, reparación y colocación de elementos de defensa, reparación y colocación de la valla de cerramiento de autovías, mejora de márgenes o estabilización de taludes.

Pues bien, como saben, todas estas labores se han venido desarrollando tanto a través de contratos de conservación externos como la gestión directa con el personal propio de la Consejería de Fomento y Vivienda. Actualmente, el personal adscrito a las labores de conservación y explotación son 560 personas, como vehículos y maquinaria específica.

Así, durante los anteriores gobiernos, el esfuerzo principal, desde el punto de vista presupuestario de la consejería, ha estado enfocado a obras de nueva construcción. Una vez conseguida la accesibilidad del territorio, aunque hay que seguir mejorándola, esta proporción ha cambiado, centrándonos en la conservación y mejora del firme de nuestra red de carreteras.

Saben ustedes, señores diputados del PP, porque esta consejera así lo ha manifestado en reiteradas ocasiones, que, ante la asfixia provocada por la política de austeridad del Gobierno central, Andalucía ten-

drá que ajustar en los presupuestos del año que viene un gasto que roza en torno a los mil doscientos millones de euros. Consideramos que esta política es suicida, es equivocada —lo hemos planteado muchas veces— y que tiene un responsable, que es la *troika*, que además ejecuta de manera diligente el Gobierno central, y que para el año 2014 consideramos que ha fijado un déficit para las comunidades autónomas absolutamente abusivo del 1%.

No obstante, seguimos considerando, lógicamente, que es prioritaria la conservación porque es más seguridad vial; es prioritaria porque la conservación rebaja el porcentaje de accidentalidad; es prioritaria porque la conservación y el buen estado del firme generan mejoras medioambientales; es prioritaria porque genera ahorro en combustible; es prioritaria porque reduce el deterioro del parque automovilístico.

En la actualidad, señorías, se encuentran redactados diferentes proyectos de mejora del firme, de señalización vertical, de señalización horizontal y de tratamiento de márgenes y control de la maleza, de mejora de la seguridad vial, etcétera, algunos de los cuales ya están en fase..., se han licitado en el año 2013, que son los siguientes: poda en la mediana de la red de alta capacidad de la provincia de Almería, Granada, Jaén y Málaga, por un importe de un millón y medio de euros; poda en la mediana de la red de alta capacidad de las provincias de Cádiz, Córdoba, Huelva y Sevilla, con un importe de 750.000 euros; el control de la maleza de la red autonómica de carreteras de las provincias de Cádiz y Huelva, por importe de 1,1 millón de euros; control de la maleza en la red autonómica de carreteras de las provincias de Córdoba y Sevilla, por importe de 1,7 millones de euros; el control de la maleza en la red autonómica de carretera en las provincias de Almería y Jaén, por importe de 1,3 millones de euros; el control de la maleza de la red autonómica de carreteras de las provincias de Granada y Málaga, por importe también de 1,6 millones de euros.

En definitiva, señorías, la conservación de las carreteras de titularidad autonómica es un elemento clave desde el punto de vista de la consejería. En la actualidad, además, estamos concluyendo la redacción del plan de conservación 2014-2020 por parte de la Consejería de Fomento y Vivienda, y, lógicamente, ajustándolo a la dotación presupuestaria presente y futura. Este plan de conservación 2014-2020, del que lógicamente daré cuenta cuando esté aprobado en esta Comisión de Fomento y de Vivienda, trata de optimizar y de priorizar esa competencia importante que tenemos desde la Consejería de Fomento y Vivienda del mantenimiento y la conservación de las redes de titularidad autonómica en los distintos elementos que les he comentado y con las cuantías de licitación que les he planteado para el año 2013.

Muchas gracias.

## La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejera.

Para continuar con la comparecencia, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, Jaime Raynaud.

## El señor RAYNAUD SOTO

—Gracias, señora presidenta.

Muchas gracias, señora consejera, por su explicación y por su comparecencia para hablar de un tema que yo creo que es vital, como es el tema de la conservación de las carreteras, que en definitiva estamos hablando también de la seguridad. Y si hablamos de la seguridad, estamos hablando ni más ni menos que de poner en riesgo vidas humanas.

Efectivamente, señora consejera, la red de carreteras de Andalucía supera los veinte y tres mil kilómetros de longitud en su conjunto, según el propio catálogo de la Junta de Andalucía: 10.179 son de titularidad autonómica; 8.930, de las diputaciones provinciales, y el resto, de titularidad del Estado, aproximadamente unos cuatro mil quinientos kilómetros. Y, efectivamente, el propio catálogo de carreteras establece la diversificación de esta red, según tenga el carácter de red básica o de red intercomarcal, etcétera.

Ha hecho usted alusión a la Ley de Carreteras de Andalucía, la Ley 8/2001, del 12 de julio, y, efectivamente, ha citado usted algunos de los artículos. Permítame que yo de esta ley, pues con independencia de lo que establece el propio preámbulo de la exposición de motivos de la ley —y que, evidentemente, usted ha hecho mención—, yo me detenga en algunos artículos que creo que son de vital importancia, y que de alguna manera es el fondo de la cuestión de lo que yo vengo a plantearle hoy aquí.

Mire, el artículo 43 de esta ley dice literalmente: «Se crea el Fondo Andaluz de Carreteras, que se dotará fundamentalmente, conforme a lo establecido en la normativa de la Hacienda pública aplicable, de los ingresos procedentes de la explotación del dominio público viario de titularidad de la comunidad autónoma y del patrimonio que se le adscriba. El Fondo Andaluz de Carreteras se destinará a la financiación de las obras de mejora y de conservación de carreteras.»

Eso establece el artículo 43, como le he dicho, que posteriormente, complementado con el 47 y con el 48, se explyea en estas, diríamos, obligaciones de conservación del dominio público viario y de las obligaciones de la seguridad vial que, de alguna manera, usted ha explicado en esos protocolos de actuación y en esas estrategias de funcionamiento de su consejería.

Pero no podrá usted negar, señora consejera, que es de todos conocido que en estos años la capacidad inversora de su consejería ha disminuido de una manera importante, y que esa reducción ha afectado también a capítulos y a partidas de inversión y mantenimiento de las carreteras andaluzas.

También es sabido que todos los tratados, y técnicos y la opinión de expertos, que el propio PISTA recoge en uno de sus capítulos que al menos se debe invertir..., la inversión media en el mantenimiento de los viarios debe ser el 2% del valor patrimonial de las carreteras. Por lo tanto, hay que..., o deberían reflejar los diversos capítulos en materia de conservación y mantenimiento de los presupuestos generales de la Junta de Andalucía pues ese 2% del valor patrimonial de las carreteras.

Las distintas asociaciones de usuarios, pues, han venido, de alguna manera, denunciando las carencias importantes, unas carencias muy importantes de las carreteras andaluzas en su conjunto, y nos estamos refiriendo obviamente por su mayor importancia, pues, a las de titularidad de su consejería, y ellos dicen, con buen criterio, que una carretera en mal estado —usted ha dado algunas pinceladas, yo se las voy a llegar y a insistir más—, pues produce más riesgo de accidente, sin ningún género de duda, mayor tiempo de recorrido entre las poblaciones, una mayor sensación de incomodidad y de pérdida de confort al conducir, más gasto de combustible, un aumento del gasto de mantenimiento de los vehículos y más emisiones nocivas a la atmósfera. Esto es, de alguna manera, diríamos, un abecedario de lo que significa, las conse-

cuencias que se pagan por una deficitaria, o por un deficitario mantenimiento de las carreteras dependientes de cualquier Administración.

La Asociación Española de Carreteras habla de una red en España de 150.000 kilómetros en su conjunto. De esos 150.000 kilómetros parece que 15.000 corren a cargo del Ministerio de Fomento; 67.000 están bajo la gestión de las comunidades autónomas, y otras, 67.000 kilómetros, en manos de las corporaciones provinciales. Ya hemos visto, y ya sabemos, las que corresponden a la titularidad de la Junta de Andalucía. Por lo tanto, estamos hablando de 150.000, perdón, bien digo, 150.000 kilómetros de red convencional, y de las comunidades autónomas, 75.000.

Bien. Imagínese usted lo que significa el aplicar ese 2% del valor patrimonial de esas carreteras. De las 150.000... Esta asociación de carreteras considera que el valor patrimonial global son 180.000 millones de euros, con esos 150.000 kilómetros de carreteras. Por lo tanto, yo creo que sería importante que, en primer lugar, hiciéramos la cuenta en Andalucía de cuál es el valor patrimonial de nuestras carreteras, porque yo no lo he encontrado, supongo que usted, como responsable de la consejería, podrá responderme cuál es el valor patrimonial de la carretera, porque si, evidentemente, no sabemos el valor que tenemos, difícilmente sabremos si nos acercamos o no nos acercamos a esos parámetros del 2% en materia de conservación y mantenimiento del valor patrimonial de la carretera.

Fíjese que un euro no invertido en conservación ordinaria se transforma en cinco de conservación extraordinaria, y en veinticinco euros de una posible construcción futura. Luego flaco favor y flaco negocio estamos haciendo a las arcas públicas y al bolsillo de todos los andaluces si no llevamos una política de mantenimiento de conservación de carreteras adecuada, por cada euro que no se invierte en su momento, cinco euros es lo que habrá que gastarse tarde para arreglar, y veinticinco si llegara a la ruina total de la infraestructura y tuviéramos que llegar y sustituirla.

Por lo tanto, señora consejera, a mí me gustaría, y le pido que me responda en la segunda intervención que usted tiene, en primer lugar, cuánto es el Fondo Andaluz de Carreteras, el Fondo Andaluz de Carreteras, que es cumplir la ley, o sea que yo no le estoy pidiendo nada extraño. Le estoy diciendo que la ley dice que se constituirá el Fondo Andaluz de Carreteras.

Luego la primera pregunta que le hago es la siguiente: ¿existe en Andalucía un Fondo Andaluz de Carreteras? Segunda pregunta: ¿A cuánto asciende ese Fondo Andaluz de Carreteras que hay que dedicarlo a la política de mantenimiento, si es que existe ese Fondo Andaluz de Carreteras? Y tercera pregunta, que supongo que usted también responderá: ¿Cuánto es el valor patrimonial de las carreteras andaluzas? Porque si no sabemos el valor patrimonial de las carreteras andaluzas, yo le digo que yo lo he buscado con fruición, no ha sido posible ni en la Cuenta General de la Hacienda pública ni..., me refiero de la Consejería de Hacienda, hay valores patrimoniales, valores inmobiliarios, de los edificios, pero el valor patrimonial de las carreteras, mientras que sabemos el conjunto de los valores estatales y el global que teóricamente le puede corresponder a la Comunidad Autónoma de Andalucía, pues, evidentemente, es vital.

Por lo tanto, respóndame si no tiene inconveniente a esas tres preguntas: si tenemos un Fondo Andaluz de Carreteras; cuánto es el fondo del que dispone en este momento el fondo de carreteras para la conservación y mantenimiento, y cuál es el valor patrimonial de nuestras carreteras.

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Raynaud.

Señora consejera, para contestar.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Muchas gracias, presidenta.

Me encanta tener al portavoz del Partido Popular en materia de infraestructura de aliado en la necesidad de la conservación de carreteras. Creo que es la primera vez que tenemos la oportunidad de establecer un diálogo, no sobre la construcción de carreteras, que es lo que hasta ahora lo que su grupo había planteado, bueno, un elemento importante llegando a pedir a esta consejería, a este Gobierno andaluz, en este año que lleva este nuevo Gobierno, más de nueve mil millones de euros en obra nueva de carreteras y de algunos elementos más, pero fundamentalmente en carreteras, y, bueno, tenerlo de aliado en la conservación de las carreteras de Andalucía me parece verdaderamente un cambio importante que agradezco profundamente y que reconozco en el valor que tiene, porque para esta consejería es absolutamente prioritario la conservación de las carreteras.

Mire usted, en los presupuestos de la Junta de Andalucía del año 2013, el montante global del dinero que se ha destinado, que se destina todavía, a la conservación y mantenimiento de las carreteras supera los 53 millones de euros. Bueno, pues podemos hablar de que ese es el fondo andaluz, 53 millones de euros se han destinado..., se están destinando en los presupuestos del año 2013 para la conservación y mantenimiento de las carreteras. Y el objetivo que tenemos para 2014 no solamente es cumplir con todos los elementos que se plantean en la ley, le he planteado que estamos abordando el plan de conservación que nos lleve a una planificación de la conservación de las carreteras autonómicas 2014-2020..., es a incrementar sustancialmente, o de manera importante, en la medida en que nos permita esa asfixia que se está planteando desde el Gobierno central a las comunidades autónomas y, particularmente, a Andalucía, esa necesaria inversión en el mantenimiento y la conservación de la red de carreteras autonómicas de Andalucía.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora consejera.

Señor Raynaud.

El señor RAYNAUD SOTO

—Señora consejera, no me ha respondido usted a ninguna de las tres preguntas, y mira que eran facilitas.

Primero, si existe un fondo andaluz de carreteras. Segundo, cuánto existe, qué cantidad está asignada al fondo andaluz de carreteras, ¿eh? Y, tercera, cuál es el valor patrimonial de nuestras carreteras. No me ha respondido a ninguna de las tres. El fondo andaluz de carreteras no es lo que usted se gaste en el presump-

to anual, lo que usted se gasta en el presupuesto anual debe salir del fondo andaluz de carreteras. Y le leo literalmente el artículo: «Se crea el fondo andaluz de carreteras, que se dotará fundamentalmente, conforme a lo establecido en la normativa de la Hacienda pública aplicable, de los ingresos procedentes de la explotación del dominio público». Por lo tanto, usted no me ha respondido a la pregunta, usted que tanto les exige a los demás, que tanto se queja de los demás, que tanto llora de la falta de inversión, yo le..., fíjese lo que le estoy diciendo: cumpla la ley, cumpla la ley. Esto es ley, creación del fondo andaluz de carreteras. Usted está incumpliendo la ley por no tener ese fondo andaluz de carreteras, no me puede usted responder que usted invierte equis millones de euros al año. Lo que usted invierte tiene que salir de ese fondo andaluz de carreteras. Deduzco, por su respuesta, que es que no hay fondo andaluz de carreteras, y deduzco, por su silencio, que no sabe usted cuánto es el valor patrimonial de las carreteras andaluzas, permítame que se lo diga. Luego, entonces, difícilmente se puede evaluar su política de conservación de carreteras porque están fallando los pilares, las bases sobre las inversiones que se deben dedicar al mantenimiento de las carreteras.

La política nuestra de preocupación y de interés por la conservación de carreteras, señora consejera, desde luego que no es ahora una novedad. Yo comprendo que usted es nueva en el negocio y, por lo tanto, difícilmente ha podido conocer cuál ha sido la actitud de este grupo parlamentario en materia de conservación y de mantenimiento. Usted fíjese, aplicando las ratios que la Asociación Española de Carreteras aplica, ¿usted sabe cuánto es el valor de las carreteras andaluzas? Son 12.214 millones de euros, si es que aplicamos la media española. No sé si será mayor o menor, que dicen los entendidos que ese valor patrimonial debe ser igual al valor de reposición sin depreciación técnica, 12.214 millones de euros. ¿Sabe usted con eso lo que tendría usted que invertir en mantenimiento de carreteras? Pues 244 millones de euros al año, 244 millones de euros al año.

Fíjese qué frase: «Ahorrar en conservación de carreteras es un error importante que después se paga caro. Ahora bien, esa red...», refiriéndose a la red andaluza, «... puede llegar a prestar un servicio deficiente si no se conserva adecuadamente, y con ese riesgo estamos», frase de un señor ingeniero de caminos de gran prestigio profesional que hasta hace poco era director general de Carreteras de la Junta de Andalucía. Ahorrar en conservación de carreteras es un error importante que después se paga caro.

No seré yo, señora consejera, quien salga en defensa del Gobierno anterior, porque ha dicho usted que ahora, desde que está usted en el Gobierno, pues es una prioridad la conservación y que, por lo tanto, se está aumentando considerablemente la inversión en materia de conservación de carreteras. Y, le repito, no seré yo quien salga en defensa del Gobierno solo del Partido Socialista en años anteriores. ¿Pero usted sabe en el año 2010, en el anexo de inversiones, lo que había de conservación de carreteras? Eran 108 millones de euros. En el año 2011, 65.800.000 euros; en el año 2012, 69, y en el año 2013, 63 millones de euros. Luego, desde que está usted, es la cifra más baja en materia de conservación de carreteras en los últimos cinco años.

Yo diría que usted debería hacer suya la frase de Miguel de Unamuno de que inventen otros, pero, cambiando el verbo, en vez de inventar, invertir. Usted yo creo que abraza con verdadero interés esa frase, que inventan otros, que la asfixia del Gobierno del Estado, del Gobierno central..., me asfixian, no tengo capacidad. Pues, fíjese, fíjese lo que son las cosas, 63 millones de euros para 10.179 kilómetros que tiene la red bajo su responsabilidad. ¿Usted sabe lo que hay en los presupuestos del Estado para conservación en Andalucía en

el año 2014? Pues 72 millones de euros, el 15% más que lo que usted ha invertido, teóricamente, sobre el papel en este año, cuando la titularidad de la red estatal son 4.500 kilómetros. Un 15% más para el 50% menos de red. ¿Y se va usted a quejar de que la falta de inversión es por la falta de asignación de los dineros que le llegan de la Administración general del Estado? Señora consejera, está usted conjugando ese verbo de que inviertan otros, yo voy a criticar. Por favor, seamos rigurosos, seamos rigurosos, asuma usted... ¿Va usted a llegar y a provincializar los presupuestos? ¿Voy a poder yo hacer un seguimiento desde esta comisión a lo que se gasta usted en mantenimiento en las ocho provincias andaluzas? ¿Van ustedes a provincializar los presupuestos? ¿Por qué ocultan ustedes los presupuestos? Desnúdense ustedes, como ha hecho el Gobierno de España, el Gobierno de Mariano Rajoy, asumiendo la responsabilidad. Si no hay dinero, no hay dinero, pero se enteran los ciudadanos y no se engañan. Su partido, Izquierda Unida, aquí, en esta comisión, ponía a caer de un burro a las anteriores consejeras porque no se provincializaban las inversiones, a caer de un burro, el hoy vicepresidente del Parlamento de Andalucía. ¿Qué hacen ustedes? ¿Pero cómo? ¿Pero qué actitud oscurantista? ¿Pero cómo ocultan ustedes...? Y son ustedes ahora absolutamente cómplices de ese oscurantismo. Yo le reto.

Le repito, respóndame a las tres preguntas, yo las quiero saber. ¿Está constituido el fondo andaluz de carreteras? ¿Cuánto hay en el fondo andaluz de carreteras? ¿Cuál es el valor patrimonial de las carreteras? Y respóndame usted si van a tener ustedes la valentía de provincializar los presupuestos para, tanto en esta materia como en todas las demás, poder llegar y hacer un seguimiento de las mismas.

Muchas gracias, señora presidenta.

## 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.

Le vuelvo a reiterar, para mí es muy importante que esté usted de aliado respecto de la conservación de carreteras, de la inversión en conservación, en lugar de pedir, como han pedido hasta ahora inversiones de miles de miles de millones en todos los sitios y, bajo mi punto de vista, sin absolutamente ningún criterio. Le planteaba que nos han pedido —a mí como consejera— más de nueve mil millones de euros en obra nueva y nunca han situado el elemento de la conservación. Me alegro de esa cuestión.

Hablaba usted de la diferencia..., bueno, que si vemos los presupuestos del año 2014 han bajado de una manera sustancial respecto a la conservación y mantenimiento de las carreteras en la Comunidad Autónoma de Andalucía, provincia a provincia, tengo aquí los datos, me imagino que usted los tendrá exactamente igual. Sí, señor Raynaud, están aquí los datos...

[Intervención no registrada.]

Sí los tendrá, seguramente que los tendrá. Tengo aquí los datos de cómo ha bajado la inversión en los presupuestos 2000, 2013, 2014. Por ejemplo, en Almería, se pasa de 11 millones a 5,7 millones; en la provin-

cia de Granada, sí que suben la inversión, efectivamente; en la provincia de Jaén, de 17 millones pasamos a 9 millones de euros.

En cualquier caso, digo por tener el rigor necesario a la hora de comparar una red de carreteras autonómicas con una red de carreteras nacional, saben ustedes que la red de carreteras nacional tiene menos desgaste que una red autonómica, tiene menos intensidad de vehículos diarios, podemos ver los datos, entre otras cosas porque el mayor... [rumores]... la mayor movilidad, señorías, se traduce en la red de carreteras autonómicas. Están ahí los índices medios de tránsito de vehículos al día.

En cualquier caso, el plan de conservación para el año 2014-año 2020, nuestro objetivo es mejorar, sustancialmente, tanto el presupuesto como la mejora de la conservación y mantenimiento de las carreteras de la red autonómica. Van a tener ustedes la oportunidad de comprobarlo en la presentación y en la aprobación de ese plan de conservación de carreteras 2014-2020, donde no solamente se plantearán los elementos de la ley andaluza de carreteras, sino que lógicamente trataremos de dar una prioridad no respecto..., usted hablaba..., una prioridad a la inversión en mantenimiento y conservación de carreteras, frente a una prioridad en la construcción de más y más carreteras, porque consideramos que, salvo algunos elementos que son lógicamente necesarios, el conjunto de la Comunidad Autónoma de Andalucía tiene una red de kilómetros suficiente a la población que tiene, y lo que hay que plantear ahora es una mejora sustancial en la conservación y en el mantenimiento. A ese plan de conservación nos remitiremos a la hora de abordar esa prioridad y algunos de los elementos que se establecen, lógicamente, en el plan andaluz de carreteras. Nuevamente le agradezco ese interés suyo como portavoz de infraestructuras del Partido Popular en la conservación de la red autonómica de carreteras.

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejera.

## 9-13/POC-000446. Pregunta oral relativa al reinicio de las obras de la autovía del Almanzora, tramo de la variante de Albox

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Bien. Pasamos al segundo punto del orden del día, en este caso las preguntas con ruego de respuesta oral en comisión. Comenzamos por la primera de ellas, cuyo proponente es el Grupo Popular Andaluz, relativa al reinicio de las obras de la autovía del Almanzora, tramo de la variante de Albox. Para formularla, tiene la palabra su proponente, el señor Castellón Rubio.

El señor CASTELLÓN RUBIO

—Muchas gracias, señora presidenta.

Bueno, señora consejera, estamos una vez más, y yo creo que es la cuarta o la quinta vez, hablando de la autovía del Almanzora en sede parlamentaria en lo que va de legislatura. Y, aunque a usted no le guste que hablemos de obra nueva, esto no es una obra nueva, hablamos de una obra antigua, una obra que lleva veinte años de retraso. En este caso, me voy a circunscribir al tramo que lleva dos años paralizado con una ejecución del 87%, según su información, la información que usted dio en el Parlamento hace unos meses.

Le quería preguntar, pues, con respecto a la variante de Albox, el tramo ese..., ese tramo en concreto de la autovía del Almanzora, que está, según ustedes, en los presupuestos de 2013, aunque nosotros no lo podemos ver, los ciudadanos no lo han podido ver, porque, como bien ha dicho mi compañero Jaime Raynaud, no están provincializados, no aparece una partida en el presupuesto que contenga esa partida económica destinada a la autovía del Almanzora, al tramo de la variante de Albox.

Sin embargo, en la memoria sí es verdad que ustedes hacían referencia a ella, y, bueno, como ustedes dicen que está en el presupuesto, queríamos preguntarle para cuándo va a estar iniciada la obra de la variante de Albox, qué fecha en concreto, porque si está en los presupuestos de 2013, pues al año 2013 le quedan ya dos meses.

Muchas gracias, señora consejera.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Castellón.

Señora consejera.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, señora presidenta. Muchas gracias.

Señor diputado, le planteo lo mismo que he planteado cuando hemos asumido elementos respecto de los presupuestos y del reinicio de algunas de las carreteras que están paralizadas, en algún caso, hace más de dos años. Le planteábamos que era una prioridad la conservación y el mantenimiento dentro de ese ajuste terrible que la consolidación fiscal está haciendo del dinero público, y nosotros manteníamos y mantenemos la prioridad en el reinicio de las obras de la variante de Albox.

Esa variante, efectivamente, tiene un grado de ejecución muy importante. Uno de los compromisos que planteábamos era reiniciar aquellas obras que tuviesen un alto grado de ejecución. Comenzarán, bueno, lo antes posible, teniendo en cuenta la ejecución y la disponibilidad presupuestaria. Quedan seis millones de euros para que finalice esa variante de Albox y, una vez que las obras comiencen, el plazo de ejecución es de unos diez meses.

El compromiso de esta consejera sigue vigente y sigue encima de la mesa con esa variante de Albox.

### La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora consejera.

Señor Castellón.

### El señor CASTELLÓN RUBIO

—Muchas gracias, señora presidenta.

Le voy a leer literalmente unas palabras: «la paralización de las obras desde hace meses está provocando un intenso tráfico de vehículos por este casco del municipio de Albox, que obliga a terminar esa variante de Albox. Ya el Consejo de Gobierno, en febrero, en el Consejo de Gobierno monográfico en materia de empleo, contempla precisamente esta actuación como una de las actuaciones necesarias para generar empleo en nuestra comunidad autónoma. Desde los ayuntamientos de la comarca, sus alcaldes y portavoces se han dirigido a este grupo parlamentario, al igual que a representantes de la sociedad del Almanzora, para pedirnos que nos interese por este asunto, para que hagamos todo lo posible por impulsar la finalización de esta variante de Albox».

Esta era la exposición que el señor Sánchez Teruel, su compañero..., su compañero de partido..., de cogobierno en la Junta de Andalucía, dijo en el Parlamento, en sede parlamentaria, en una pregunta oral que le hizo a usted el 23 de mayo de 2013, hace cinco meses. Decía que hizo estas declaraciones por una sencilla razón: porque se vio obligado, como él bien reconoció, por las movilizaciones sociales, porque había manifestaciones de agentes sociales y manifestaciones de sus propios alcaldes del Partido Socialista, que, después de dos años de paralización, veían cómo esas obras se eternizaban y no se finalizaba ese tramo. No hablamos ya de los otros tramos: uno adjudicado y no comenzado mediante financiación público-privada, otro adjudicado y no comenzado mediante financiación pública, y otros tantos paralizados, casi el 40% de la autovía, ni siquiera con proyecto.

Cuando usted antes se ha referido a la planificación de las infraestructuras ferroviarias con respecto al Gobierno de la nación, usted ha utilizado unos calificativos muy contundentes. Ha dicho usted que, cuando no

se invertía lo que usted cree que hay que invertir en una determinada infraestructura ferroviaria, el Gobierno de España está dando un trato injusto, desleal e, incluso, antidemocrático. Y yo creo que esa no..., que ustedes no quieren ser injustos, no quieren ser desleales y no quieren ser antidemocráticos con una población de 70.000 ciudadanos en el Almanzora, que dependen económicamente..., que es que no es un capricho, que es que yo creo que los que no conocen Almería o los que no conocen esa infraestructura en concreto, que dependen de dos sectores productivos importantísimo, como es el del transporte en la zona de Albox y como es el sector del mármol, el sector de la piedra natural, dependen solo y exclusivamente de esa infraestructura, pues yo creo que desde el desconocimiento, pues, a lo mejor se puede situar en..., bueno pues, en las prioridades presupuestarias, en un horizonte medio... Pero es que el problema es que, después de veinte años de retraso, la Junta de Andalucía no tiene ninguna credibilidad, el Partido Socialista no tiene ninguna credibilidad en la comarca del Almanzora con esa infraestructura y usted, señora consejera, está empezando a perder la credibilidad. Porque hace cinco meses su propio compañero de Gobierno, el señor Sánchez Teruel, en unas declaraciones públicas, después de haberle preguntado a usted, dijo a bombo y platillo en Almería que había un compromiso para finalizar..., perdón, para iniciar ese tramo que estaba a medias antes de final de 2013 y que por eso estaba reflejado en los presupuestos. Y me temo que llegue el 31 de diciembre y los vecinos del Almanzora se coman las uvas sin haber visto ni una sola máquina en ese tramo del Almanzora.

Ustedes han puesto ese presupuesto, esa partida en el presupuesto, que yo no la he visto la partida, esa mención en la memoria, pero que, sin embargo, simplemente, para parar un poco los golpes que venían desde los sectores sociales, económicos y del propio ciudadano de base que está sufriendo un retraso que está dañando mucho al bolsillo y a la vida de los ciudadanos; que no es un capricho, que no es una infraestructura fruto de un capricho, sino que es una infraestructura fruto de una necesidad.

Muchas gracias, señora consejera y señora presidenta.

### La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Castellón.

Señora consejera.

### La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, señora presidenta. Muchas gracias.

Le insisto, señor Castejón, es un elemento que situamos como prioritario. Nosotros nunca hemos dicho que formase parte del presupuesto, sino que hemos planteado que forma parte de la memoria económica financiera del presupuesto nuestro. El objetivo es reiniciar esas obras de la variante..., esa obra de la variante del Albox. Le he planteado que estamos hablando de 6 millones de euros y un plazo de ejecución de en torno a diez meses.

Consideramos que esa prioridad, que ya situamos en la presentación de los presupuestos del año 2013... Sigue en pie este compromiso de la consejera de Fomento y Vivienda y del equipo de la consejería de que lo podamos reiniciar lo antes posible, pero..., y que es una prioridad de esta consejería.

Sin..., sin ninguna duda, bueno pues tiene usted también, lógicamente, que formar parte, ser consciente, de la complicación, desde el punto de vista presupuestario, que en las recetas de su Gobierno, del Gobierno central, del Gobierno de todos, está aplicando al conjunto de las comunidades autónomas. Creo que podrán ustedes compartir, de alguna manera, ese injusto reparto del aumento del déficit, donde las comunidades autónomas que tenemos un nivel de competencias respecto a derechos de la ciudadanía que tienen que ver con la sanidad, con la educación..., pues también con la construcción, lógicamente, de carreteras, y con una buena parte de inversiones, como es el caso del que estamos hablando, nos han dado, bueno, la parte más estrecha de ese embudo que, en cualquier caso, significa el cumplimiento del objetivo de déficit. Hablaban... Saben ustedes que nos han dado solamente el 1,1.

Yo no solamente le invito a seguir planteando en esta comisión, y donde usted considere oportuno, la necesidad de la reactivación de esa variante de Albox, donde, bueno, ahí vamos a coincidir.

Comparto ese diagnóstico y esa necesidad, y es un compromiso, sino que también, bueno, le invito a reclamar la mayor..., que es necesario que las comunidades autónomas tengan un mayor techo de gasto, un mejor reparto del déficit y una..., bueno, un trato razonable, desde el punto de vista del reparto del dinero público, que viene a través de las transferencias a las comunidades autónomas. Lo uno y lo otro, porque si no, bueno, ya les decía, ustedes han pedido a esta consejera inversiones por más de nueve mil millones de euros —que no es una cifra nada desdeñable, ¿eh?—, nueve mil millones de euros en inversión en un año de curso político desde que se inició el curso político parlamentario anterior hasta su finalización. Y, bueno, pues para poder hacer, lógicamente, esa reivindicación de 9.000 millones de euros en inversión es absolutamente necesario que, al mismo tiempo, reclamen o planteen al Gobierno central que tiene que haber, bueno, otra política respecto del déficit o de la deuda pública, y otra política de transferencias a las comunidades autónomas. Porque, si no, es muy difícil pedir 9.000 millones de euros al mismo tiempo que se aplaude o se puede estar de acuerdo con las restricciones que, en materia económica, se plantean a las comunidades autónomas.

En cualquier caso, termino como empecé. Es una prioridad, es un compromiso de esta consejera reactivar la variante de Albox, y además sabe usted que, en el territorio, a través de la representación de la delegada territorial, se está haciendo un buen trabajo, en el sentido de entender y plantear esa reclamación que, sin duda, compartimos desde la Consejería de Fomento y Vivienda.

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejera.

## 9-13/POC-000609. Pregunta oral relativa a las obras realizadas en Mairena del Aljarafe

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la segunda pregunta, relativa a las obras realizadas en Mairena del Aljarafe. Para ello tiene la palabra su proponente, doña Inmaculada Nieto, por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta.

Efectivamente, según hemos podido conocer a través de los medios de comunicación, durante el periodo estival han sido varias las obras finalizadas por la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía en el paso inferior del polígono industrial Pisa y el entorno de Ciudad Expo, en Mairena del Aljarafe, en Sevilla. Con ello, la consejería, además, ha dado cumplimiento a los compromisos adquiridos por la ciudadanía de Mairena. Y, por ello, quisiéramos, consejera, que nos detallara las obras finalizadas y la inversión que se ha llevado a cabo para las mismas.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Nieto.

Señora consejera.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, señora presidenta. Muchas gracias.

Efectivamente, señora diputada, durante los pasados meses de junio y de agosto ha sido objeto también de debate en esta comisión de la Consejería de Fomento y Vivienda se han llevado a cabo los compromisos adoptados con relación a las obras de ejecución en el paso inferior del polígono Pisa, con la ciudadanía de Mairena del Aljarafe y también con el ayuntamiento. Y ha sido, lógicamente, la delegada territorial, en coordinación con los servicios centrales de la consejería, a través de la Dirección General de Infraestructuras, la que ha posibilitado el que, bueno, pues se cumplan esos compromisos.

Concretamente el día 25 de junio fue reabierta al tráfico la avenida de San Juan, ocupada desde septiembre del año 2012, localizada en el entorno de Ciudad Expo y del polígono empresarial Pisa.

Tras concluir los trabajos de acondicionamiento de dicho viario, asimismo durante el mes de agosto se completó la operación para restituir la entrada y salida del tráfico rodado en el entorno de dicho parque industrial, reabriendo los carriles de salida hacia Sevilla y hasta Mairena, a través de la A-8057, terminando así con los estrechamientos de carriles existentes y las curvas y contracurvas que presentaba actualmente dicho tramo de la autovía, y recuperando así la situación previa al inicio de las obras por el paso anterior. En cualquier caso, hemos cumplido con un compromiso, efectivamente, de reabrir esa zona, una zona muy importante para ese

municipio en el tiempo, bueno, pues que, lógicamente, le planteábamos al ayuntamiento necesidad para poder acometerlo. Y creo que, bueno, en las actuaciones y en la apertura desde junio y de agosto, hemos cumplido, en este caso, con un compromiso importante con la ciudad de Mairena y con el Ayuntamiento de Mairena.

### La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejera.

Señora Nieto.

### La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta. Con brevedad.

Para felicitar a su departamento por el esfuerzo e inversión realizados, y que ha permitido —como le decíamos en la exposición de motivos que derivaba en la pregunta que le trasladábamos hoy en la comisión— al cumplimiento de un compromiso adquirido con la ciudadanía, una inversión de la que se va a beneficiar el municipio, y, por ende, a los colindantes.

Muchas gracias, consejera.

### La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Nieto.

¿Señora consejera, algo que apuntillar?

### La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—No, nada más.

Agradecer, en este caso, bueno, pues la paciencia que han tenido los ciudadanos y ciudadanas de Mairena, y el ayuntamiento. Creo que, bueno, las cosas son como son. Y, bueno, pues reconocer también el trabajo que se ha hecho desde la delegación territorial, desde el ayuntamiento y desde los servicios centrales, para tratar de dar una respuesta lo antes posible a una situación que, bueno, tenía que cambiar radicalmente, y que, a través del trabajo hecho, ha cambiado durante el mes de junio y durante el mes de agosto, bueno, pues yo creo que de una manera absolutamente razonable y satisfactoria.

### La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

## 9-13/POC-000615. Pregunta oral relativa a márgenes y mediana de la A-8057, Sevilla

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la tercera pregunta, en este caso relativa a márgenes y mediana de la A-8057 de Sevilla. Para ello tiene la palabra su proponente, el señor Jaime Raynaud, del Grupo Parlamentario Popular.

El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señora presidenta. Para dar por formulada la pregunta.

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. Efectivamente, estamos hablando de la carretera 8057, relativa a los márgenes de esa mediana. Tengo aquí los elementos del trabajo que se ha hecho durante los meses de mayo, junio y julio respecto de la poda de la mediana, del despeje y desbroces realizados durante los meses de mayo y de junio del año 2003. Tengo aquí, lógicamente, las fotos del trabajo que se ha realizado por parte de ese servicio de conservación del que hablábamos hace apenas un instante, en el que, efectivamente, ha habido trabajos, tanto de despice, como de poda, y también se ha colocado el herbicida necesario para que, finalmente, bueno, pues los márgenes de esa carretera a la que usted alude en su pregunta estén así.

No obstante, es evidente que se ha producido un incendio. Habrá que buscar cuáles son las causas de ese incendio, y, lógicamente, que eso no vuelva..., en la medida de lo posible —lógicamente, siempre hay accidentes—, bueno, pues que no se puede prever todo. Pero el trabajo de conservación y mantenimiento de ese margen de la carretera se puede ver en esta foto, con el trabajo de los operarios del Servicio de Conservación y Mantenimiento.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias.  
Señor Raynaud.

El señor RAYNAUD SOTO

—Gracias, señora presidenta.

Yo le invitaría, señora consejera, a que fuera usted por allí y comprobara el estado en el que está la mediana, que fue proyectada inicialmente casi como un miniparque de difícil acceso. Entonces, claro, entre dos arcones de una autovía se puede acceder con dificultad. Pero las medianas están en un estado lamentable, ¿eh?, tan lamentable que, después de esos trabajos de poda que usted enseña y de conservación, evidentemente, se produjo el incendio en el pasado mes, incendio que pudo tener unas consecuencias verdaderamente graves, porque usted sabe que lo que salió ardiendo fue la ladera justo de la estación de metro de San Juan Alto. Luego pudo llegar y propagarse ese incendio a las instalaciones del metro. Y exactamente a esa altura, en los dos arcones, hay sendas gasolineras, una gasolinera a la derecha y otra gasolinera a la izquierda.

Yo, por lo tanto, le pido que, con independencia de los informes que le hayan podido pasar, pues, que lo compruebe usted en lo que es una vía importantísima. Tiene, está catalogada con más de veinticinco..., un tráfico de más de veinticinco mil vehículos al día, en horas punta dice la propia web de la consejería que llega a haber más de treinta mil vehículos en algunos momentos y en algunos días puntuales. Es el acceso a todo el Aljarafe, al polígono Pisa, hay colegios mayores...; por lo tanto, el riesgo verdaderamente, diríamos de muchísima circulación, que la gente tire desperdicios, que tire restos, y se está viviendo un riesgo verdaderamente importante.

Esa misma falta de mantenimiento la tiene la A-8058, que cuando llega a San Juan se divide, es decir, es una que viene a San Juan de Aznalfarache, la A-8057 hacia Mairena y la A-8058 va en dirección hacia Coria del Río, Gelves y Coria del Río. Compruébelo, porque lo que podría ser un espacio paisajístico precioso en la falda, en la ladera, de la estación de metro, se plantó un minibosque de palmeras. Vaya y compruebe cómo está el minibosque, prácticamente el 50, el 60, el 70% de ellas quemadas, desaparecidas, sin cuidado, sin mantenimiento. Vaya y compruébelo.

Y ya que estamos hablando de la A-8057 y de lo que ha supuesto el arreglo de esos carriles, no olvide usted, señora consejera, que esta A-8057 de la que estamos hablando y ese paso deprimido sobre la glorieta del Descubrimiento y la glorieta de Pisa estaba anunciado pomposamente por la consejería como primera fase de construcción del tranvía del Aljarafe. Es decir, que ese paso subterráneo es para que pueda discurrir el tranvía del Aljarafe desde Mairena hasta Bormujos, tranvía que, evidentemente, duerme en el olvido absolutamente.

Y la A-8057, señora consejera, tiene su continuidad con la ronda sur de Mairena del Aljarafe, que una antecesora suya en el cargo puso la primera piedra, hace de esto tres años y medio, en un mes de octubre, y se paralizaron las obras dos meses después, hasta hoy, la ronda sur de Mairena del Aljarafe. O sea, esta A-8057 llega a la rotonda de Mairena y es un auténtico cuello de botella.

Yo le pido, señora consejera, que en esa política de transparencia ¿vamos a ver provincializada y detallada esta obra en los presupuestos del año 2014, la ronda sur de Mairena del Aljarafe? Ya que el Guadalquivir pasa por Sevilla, aprovecho yo para preguntarle esto. Le digo: cuide las márgenes, cuide las medianeras y manifiéstese sobre la ronda sur de Mairena del Aljarafe. Ya que no me respondió a las tres preguntas de la comparecencia, a ver si a esta, que también es facilita, porque esta es de aprobado nada más, no es buscando nota, usted me responde.

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Raynaud.

Señora consejera.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, señora presidenta.

Señor Raynaud, creo que está demostrado que la pregunta que usted planteaba del elemento de la poda de los márgenes, el desbroce de la carretera 8057, he demostrado, bueno, pues que así es como está. Espero que no haga usted un elemento, en mayo y en junio, en mayo y en junio, que no haga usted un elemento de alarmismo, sino que haga un elemento, pues, lógicamente, también de pedagogía, de pedagogía respecto a la seguridad vial, al uso de las carreteras y al civismo que tenemos que tener entre todos con lo público.

El trabajo de conservación y mantenimiento está hecho, se lo he demostrado, y usted salta ahora a otros elementos que tienen que ver, bueno, pues con políticas inversoras, que si quiere usted discutimos en el elemento de la presentación de los presupuestos, y pueden seguir ustedes pidiendo otros nueve mil millones de euros a lo largo de este año para la política inversora de la Consejería de Fomento y de Vivienda.

Le hablaba de, bueno, las fotos están aquí, el trabajo se ha hecho porque no solamente, lógicamente, nos hemos preocupado de saber qué es lo que ocurrió, el incendio de aquel día, qué trabajos se plantearon hacer en los márgenes de esa carretera, sino, lógicamente, como no podía ser de otra manera, de hacer un seguimiento a los trabajos que se encargan desde la consejería dentro de los elementos de conservación, mantenimiento y mejora, en este caso, de los arcenes y la poda que circundan las carreteras.

Todo es susceptible de mejora, sin duda alguna, y ya le planteaba que en ese Plan de Conservación 2014-2020 plantearemos esa planificación de la conservación y mejora, seguiremos mejorando en la conservación de las carreteras, y el caso concreto que usted preguntaba, bueno, pues, lógicamente, los trabajos se hicieron cuando correspondía en la época del año, yo me alegro, yo creo que todos nos alegramos de que el incendio fuera, bueno, un incendio pequeñito que no fue a mayores, y los elementos de competencia respecto de esa carretera estaban realizados en los meses de mayo y en los meses de junio.

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora consejera.

## 9-13/POC-000648. Pregunta oral relativa a la estación del Ave de Los Pedroches, Córdoba

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la cuarta pregunta, relativa a la estación del Ave de Los Pedroches, de Córdoba. Para formularla, tiene la palabra su proponente, doña Josefa Vioque, por el Grupo Parlamentario Socialista.

La señora VIOQUE ZAMORA

—Sí. Gracias, presidenta.

Señora consejera, como todos sabemos, porque no es la primera vez que se habla en esta comisión, la parada del Ave en la estación de Los Pedroches sigue siendo un sueño y sigue siendo una ilusión para toda una comarca. Es una estación que está totalmente finalizada, con un esfuerzo por parte de la Junta de Andalucía y con una inversión de dinero público de más de doce millones de euros.

Después de una reivindicación histórica y muy, muy dilatada en el tiempo, fíjense que estamos hablando de noviembre de 2009, cuando se firmó el convenio de colaboración entre las Administraciones afectadas —Adif, en representación del Gobierno de España; la Consejería de Obras Públicas y Transportes, en representación la Junta de Andalucía; la Diputación de Córdoba y la Mancomunidad de municipios de Los Pedroches—. Pues tras una larga espera y, como ya he comentado anteriormente, con la estación terminada y el compromiso de la Junta de Andalucía cumplido, a falta de la capa de rodadura de la carretera A-421, del kilómetro 39 al 51,3, compromiso que se dijo que, bueno, que hasta que no estuvieran todas las obras finalizadas, de depósito que quedaba por hacer por parte de diputación, y de los dos kilómetros y medio de acceso que quedan de la carretera a la propia estación, pues, una vez que estuvieran acabadas esas obras, fue el compromiso de la Junta de Andalucía de terminar la capa de rodadura de la carretera.

Pues bien, dicho todo esto, el pasado 21 de julio, desde la plataforma de apoyo *Que pare el tren en Los Pedroches*, se convocó una concentración y una cadena humana en los alrededores de la propia estación, a la que acudieron más de ocho mil vecinos de la comarca. Entendemos que es una concentración más que justificada y que puso de manifiesto cómo los ciudadanos de una comarca están viendo día tras día que la Administración central, el Gobierno del Partido Popular, no cumple y le está tomando el pelo a toda una zona al norte de la provincia de Córdoba. Lo que era una reivindicación justa y necesaria, y que con la llegada del Ave a Los Pedroches este saldría del aislamiento que permanentemente ha sufrido, ahora para esos mismos, para el Partido Popular, ya no es una prioridad, ahora solo se escudan en la rentabilidad económica y no en la social. Pues sí, ya no se ponen detrás de la pancarta y ahora toca escurrir el bulto. Y no solo que escurran el bulto, sino que se burlan de los ciudadanos, como hizo el pasado 18 de septiembre el subdelegado del Gobierno en Córdoba en la reunión que mantuvo con 14 de los 17 alcaldes de Los Pedroches, alcaldes que acudieron a aquella reunión esperando escuchar de las palabras del representante del Gobierno del Partido Popular un compromiso con la zona. Esperaban oír la fecha en la que la estación estaría en funcionamiento, y sorprendidos y molestos escucharon un «estamos trabajando en ello». Solo un minuto le faltó al señor

subdelegado para poner de manifiesto la poca sensibilidad con el desarrollo de una comarca que pasa por la puesta en funcionamiento de dicha estación. Desde la Mancomunidad de Los Pedroches se ha solicitado en numerosas ocasiones la reunión de la comisión de seguimiento, sin tener respuesta.

Por lo tanto, nos gustaría saber desde este grupo parlamentario, si desde esta consejería se ha solicitado dicha reunión, y si ha sido así qué respuesta ha tenido.

Muchas gracias.

### La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Tiene la palabra la señora consejera.

### La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Muchas gracias, presidenta.

Efectivamente, señora diputada, habla usted de una obra, de una reclamación de una comarca, como la comarca del Valle de los Pedroches, que lo que está planteando desde hace algunos años es que pare el tren en Los Pedroches, creo que es de sobra conocido por todos los miembros de esta comisión, donde se alcanzó un acuerdo de un convenio entre distintas administraciones para conseguir, efectivamente, que el tren parase en Los Pedroches.

La A-421, bueno, pues está finalizada, a falta de la capa de rodadura, es una carretera por la que se puede transitar; de hecho, en todo momento, en el que se ha estado desarrollando esa obra por parte de la Consejería de Fomento y Vivienda, nunca ha estado cerrada al tráfico, siempre se ha podido transitar por ella.

En cualquier caso, me plantea usted un elemento importante, y es si hemos solicitado desde la consejería la reunión de la comisión de seguimiento. Yo quiero recordar que, al poco tiempo de yo ser consejera, de tomar posesión en el Gobierno andaluz, en junio del año pasado, se convocó una comisión de seguimiento para ver cómo iban los trabajos. Un año después, a nosotros nos parecía, desde la Consejería de Fomento y Vivienda, que era necesario reclamar una nueva comisión de seguimiento, no solamente por el tiempo transcurrido, sino porque venían informaciones contradictorias respecto de la voluntad, efectivamente, cierta o no, por parte del operador, de, una vez que están los trabajos prácticamente concluidos, de todas las administraciones..., bueno, pues, poner cuándo, cómo y a partir de qué día va a empezar a parar el tren en Los Pedroches, es decir, a dar una satisfacción al trabajo que se ha venido haciendo por parte de distintas administraciones.

Por lo tanto, hemos solicitado comisión de seguimiento el pasado 12 de junio y el pasado mes de agosto, sin que hasta el momento hayamos tenido respuesta por parte del presidente de la comisión, de quien ostenta la presidencia de la comisión de seguimiento, de, efectivamente, la convocatoria de la misma, en la que podamos abordar cuándo va a parar, efectivamente, el tren en Los Pedroches, una vez que se ha estado trabajando por parte de distintas administraciones con los compromisos establecidos en el convenio.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejera.

Señora Vioque, ¿alguna cosa que...? Pero por muy escaso tiempo.

La señora VIOQUE ZAMORA

—No, simplemente, agradecer a la consejería y a la Junta de Andalucía el esfuerzo que ha demostrado a lo largo de estos años. Y, bueno, reiterar nuestro agradecimiento, porque sabemos que el empeño está ahí.

Y, bueno, desearle suerte en esa comisión, en la que..., pues, pronto tenga respuesta por parte de Adif.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Vioque.

Señora consejera.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, con mucha gravedad. Gracias, presidenta.

Espero, en primer lugar, que nos respondan a una fecha de la reunión de la comisión de seguimiento. Creo que es un elemento absolutamente razonable desde la cooperación y la lealtad entre distintas administraciones. Y, lógicamente, lo que espero también es que haya una fecha para la puesta en marcha de ese compromiso y de esa reivindicación histórica del valle de Los Pedroches, de que, efectivamente, el tren pueda parar en esa estación nueva, prácticamente, en Villanueva de Córdoba.

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejera.

---

## 9-13/POC-000650. Pregunta oral relativa a los consorcios metropolitanos de transporte de Andalucía

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la quinta pregunta, relativa a los consorcios metropolitanos de transporte de Andalucía. Para formularla, tiene la palabra su proponente doña Natividad Redondo, por el Grupo Parlamentario Socialista.

La señora REDONDO CRESPO

—Gracias, presidenta.

Señora consejera, como bien sabemos, debido a la crisis económica, a la destrucción de empleo —y esto acabamos de verlo en el mes de septiembre, lo que nuevamente aumenta el número de personas paradas, en buena parte generada por la reforma laboral del Gobierno del señor Rajoy—, el transporte público se ha convertido en la única opción de viajar para miles de familias, personas que trabajan en Andalucía. Y para esas mismas personas, que han visto reducido drásticamente su salario, su pensión —y ahora más que nunca— o su prestación por desempleo, si es que lo están cobrando, y una vez más agravándose esa situación económica con el copago farmacéutico, la subida de la luz, las tasas, la retirada de becas, la falta cada vez más de prestaciones sociales, como pueden ser la ley de dependencia..., en fin, en tantas otras, ¿no?, como digo, por esta falta de recursos, se hace más necesario que nunca, para la gran mayoría de la ciudadanía, el uso del transporte público para las gestiones diarias de cada uno de ellos.

En ese sentido, la red de consorcio está demostrando ser un sistema de éxito que cubre las necesidades ciudadanas y, al mismo tiempo, es un sistema eficaz y un servicio público que se está prestando día a día y que contribuye a la movilidad sostenible y que cada día está conformando unas ciudades mucho más modernas y más racionales, ¿no? Este es el objetivo de este Gobierno, del Gobierno andaluz, el objetivo de esta consejería, su consejería.

Por tanto, los consorcios metropolitanos de transportes están desarrollando una función social extraordinaria, que, como decía con anterioridad, posibilita los desplazamientos a unos precios asequibles: ahora mismo lo vemos en el uso de las tarjetas del consorcio, que tienen unos descuentos importantes que oscilan entre un 15% y un 40% con respecto a los billetes de un solo viaje. Y sabemos que se ha incrementado el número de tarjetas del consorcio y la utilidad de las mismas. Y, al mismo tiempo, también hemos visto cómo, una vez que ha finalizado el verano..., bueno, pues esto también ha supuesto una temporada turística excelente y que un buen número de personas que ha pasado sus vacaciones en Andalucía ha hecho uso del transporte público, por lo que se han ido beneficiando tanto de las ventajas del precio como por los distintos transportes, ¿no?, el autobús, bicicleta, catamarán..., es decir, todo aquello que opera dentro del propio consorcio de la red andaluza.

Por todo ello, le hago la siguiente pregunta: ¿qué balance hace el Consejo de Gobierno del funcionamiento, hasta esta fecha, de los consorcios metropolitanos del transporte en Andalucía?

Muchas gracias.

## La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Redondo.

Señora consejera.

## La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Efectivamente, lo hemos hablado antes y muchas veces en la comisión: los consorcios de transporte metropolitanos son una herramienta valiosísima que tienen la consejería, los ayuntamientos y las diputaciones que forman parte de él para el desarrollo de la movilidad sostenible y de la apuesta por el transporte público y por un transporte público sostenible.

Pero quería detenerme en dos o tres elementos que señalaba su señoría: uno es el aumento de las tarjetas activas en los nueve consorcios metropolitanos; otro es la aportación que, desde la Consejería de Fomento y Vivienda, desde los presupuestos de la Junta de Andalucía, se hace a esos consorcios de transporte metropolitano, y, por otro lado, algunos elementos que tienen que ver con las previsiones a futuro ya iniciadas en la presente legislatura.

En primer lugar —y yo creo que da una buena cuenta de la utilidad y de la efectividad de los consorcios de transporte metropolitano—, hemos tenido un aumento del 20,1% de las tarjetas activas en los nueve consorcios. Hemos pasado, entre enero y agosto del año pasado, del año 2012, a algo más de ochocientas cinco mil tarjetas, y este año estamos ya en las más de novecientas sesenta y ocho mil unidades, con lo cual hemos tenido un incremento en las tarjetas de algo más del veinte por ciento.

También quisiera destacar, porque supone parte de una apuesta, no solamente de modelo de transporte público, sino también desde el punto de vista económico, de cómo hemos pasado, en el año 2012, de 13,6 millones de euros de aportación a los nueve consorcios que forman parte, lógicamente, del presupuesto de la Consejería de Fomento y Vivienda del Gobierno de Andalucía a los 7,2 millones de euros en el año 2013, en el año en curso. Esto, ¿qué quiere decir? Pues que, efectivamente, hay una apuesta importante, desde el punto de vista del modelo político, de la voluntad política, pero también de la aportación económica que es necesaria para que, efectivamente, los ciudadanos que se mueven a través del consorcio del transporte metropolitano lo hagan en las mejores condiciones posibles.

Y respecto a las previsiones y actuaciones de futuro, quería plantearle que hemos aprobado y estamos en proceso de licitación o a punto de licitarse algunos de los planes de movilidad sostenible que son necesarios para, una vez que se constituyeron los nueve consorcios, mejorar el servicio que se da en esos consorcios. Así estamos en la elaboración y aprobación del plan de transporte metropolitano de la Bahía de Cádiz, que está a punto de licitarse; también del metropolitano de Granada, exactamente igual; el de Málaga, y en la revisión del ámbito del Plan de Movilidad del área de Sevilla.

El objetivo también es que la integración tarifaria, bajo la tarjeta de los consorcios, que es algo que está en marcha, pues, lógicamente, incluya al metro de Málaga, al metro de Granada, al tren tranvía de la bahía

de Cádiz y al urbano de Almería, urbano de Huelva y urbano de Algeciras, de manera que..., bueno, pues, podemos ampliar y mejorar, dentro de unas lógicas restricciones presupuestarias, la política de la movilidad sostenible y los servicios que se dan al conjunto de ciudadanos que forman parte de los municipios integrados de una u otra manera en los consorcios de transporte metropolitanos.

Gracias.

## La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejera.

Señora Redondo, tiene usted la palabra.

## La señora REDONDO CRESPO

—Gracias, señora presidenta.

Agradecer, señora consejera, su exposición, su claridad. Y lo que realmente traslada es el buen hacer y el buen trabajo que se está haciendo desde el consorcio, desde esta consejería, desde el Gobierno andaluz, ¿no? Y yo creo que se está haciendo un buen trabajo a pesar del Gobierno del señor Rajoy que, día a día, pues va poniendo cada vez más trabas para que nos sea más complicado sacar adelante aquello que interesa y que importa a la ciudadanía andaluza. Pero, desde luego, lo que sí seguimos teniendo son unos servicios públicos de calidad y de garantía, y no pueden decir lo mismo aquellas comunidades donde está gobernando el Partido Popular. Y poner un ejemplo, podemos verlo en la Comunidad de Madrid. El transporte público en Madrid, donde hemos visto que este año 2013, pues, lejos de tener una previsión de futuro y mejorar el servicio, lo que ha hecho ha sido rebajar al consorcio regional algo más de un 5% en los abonos mensuales de aquellas personas que utilizan los autobuses, y que son algo más del 67%. Y hemos visto lo mismo con el metro, ¿no?, donde también ha habido una bajada de un 14%..., perdón, una subida, se han incrementado los precios. Yo creo que se me ha entendido perfectamente, ¿no?

Creo que sobra cualquier tipo de comentario. Y si es así la forma de actuar y de trabajar que tiene la derecha, yo creo que aquí, en Andalucía, se pone, una vez más, blanco sobre negro, y realmente se hacen las cosas de distinta forma, aunque es verdad que cada día tenemos menos dinero, que es lo que nos van trasladando desde el Gobierno central.

Yo, solamente, señora consejera, agradecer el trabajo y el esfuerzo. Animar a seguir en esa misma línea, y aquí estaremos para seguir trabajando.

Muchas gracias.

## La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Redondo.

Señora consejera, tiene usted unos minutos..., muy poquitos.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Muy brevemente.

Para..., bueno, efectivamente, el buen trabajo que se está haciendo en los consorcios de transportes metropolitanos también tiene que ver, pues, lógicamente, con todas las entidades que estamos ahí consorciadas; con el desarrollo de los órganos de participación, que estamos también en eso como una apuesta decidida de la consejería, de manera que mejoremos, y, lógicamente, con un elemento importantísimo: para que en los consorcios de transportes metropolitanos sigan siendo una herramienta viable y válida, y podamos mejorar, bueno, pues es absolutamente imprescindible el compromiso con la financiación de los consorcios de transportes metropolitanos, porque si no es imposible, y también es un elemento de pedagogía respecto del transporte público, que, bueno, pues que saben ustedes que forma parte de uno de los objetivos globales del Gobierno andaluz y de la Consejería de Fomento y Vivienda.

Nada más. Gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejera.

Bien, pues interrumpimos unos minutos la comisión para despedir a la señora consejera.

Comenzamos en nada, en cinco minutos, ¿de acuerdo?

[Receso.]

## 9-13/PNLC-000257. Proposición no de ley relativa a la ampliación de la zona franca en la Zona de Actuación Logística del Campo de Gibraltar

### La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Bien. Señorías, retomamos la comisión con las proposiciones no de ley, con el tercer punto del orden del día, que son las proposiciones no de ley. Y empezamos por la primera de ellas, relativa a ampliación de la zona franca en la zona de Actuación Logística del Campo de Gibraltar.

Tiene la palabra para su defensa la señora Nieto, por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida.

Por favor, les pido que sean ustedes breves en sus intervenciones, como hemos acordado, ¿eh? Gracias.

### La señora NIETO CASTRO

—Muy bien. Gracias, presidenta.

Voy a tratar de ceñirme al tiempo que tenemos establecido para darle agilidad al debate, a la comisión.

Como todos ustedes y todas ustedes han podido leer en la iniciativa que les propone mi grupo parlamentario, se trata de buscar una fórmula de colaboración entre administraciones, al final, para rentabilizar el dinero público que ya está invertido y agilizar una iniciativa nacida de la Administración central, que nos parece muy oportuna y muy procedente, que es la ampliación de los terrenos de la zona franca de Cádiz, en la provincia concretamente, en El Campo de Gibraltar, con la feliz coincidencia de que en esta comarca se cuenta con una zona de actuación logística que cumple con los requisitos que el código aduanero modernizado recoge para las zonas francas.

Es una zona cerrada, con punto de entrada y salida acotado y determinado, y con controles aduaneros por las autoridades competentes. Esto hace que no toda..., no cualquier área pueda ser determinada como zona franca, pero sí que es una zona de actuación logística como la que dispone la comarca, porque cuenta con este requisito. Y además en una zona franca se puede realizar cualquier tipo de actividad logística, industrial, comercial o de servicios, y esto se puede hacer enlazar porque, además, ha sido acondicionado el terreno para ello. Y su conexión con los nudos de enlace viario y ferroviario también está garantizado: es equidistante al polígono industrial y al puerto de la bahía de Algeciras. Y ha recibido una inversión, que no es menor, un esfuerzo inversor por parte de la Junta de Andalucía en los últimos años de 86 millones de euros, lo cual permitiría, por un lado, poderlo poner en carga casi de manera inmediata a disposición de las empresas que quisieran operar en aquella zona, reconvertida en zona franca, con los beneficios fiscales que caracterizan a estas instalaciones. Y, por otro lado, la previsión que ha anunciado el Gobierno central de 200 millones de euros, en cuatro años, para esa ampliación, que nos parece una cantidad muy interesante y muy ambiciosa, pues en la proporción que estuviera destinada a urbanizar los terrenos o a condicionarlos para que finalmente sirvieran al uso de zonas francas, pues ese ahorro que se produciría en la estimación, en la previsión presupuestaria que tiene la Administración central, bien podría redirigirse o reorientarse a otras inversiones que hacen falta en la zona, inversiones en infraestructuras —algunas de ellas de las que ya hemos hablado esta

mañana—, como podría ser la conexión ferroviaria, que a la postre beneficiaría y sería un atractivo más para los operadores, para las empresas que quisieran implantarse en la zona, dado que les agilizaría en mucho la entrada y la salida de la mercancía. Hay ventajas sobradas en la constitución de una ampliación de Zona Franca justamente en el terreno descrito. A nadie se le escapa que aquella comarca es un punto de paso obligado de las mercancías que provienen tanto de Asia, de Sudamérica, o que va hacia el norte de Europa, o hacia el oeste africano. La verdad es que el movimiento de mercancías, sobre todo con Marruecos, pensando también en la pujanza del puerto de Tánger Med, contar con los beneficios fiscales de la Zona Franca en la zona, bueno, pues abre la posibilidad de importar desde España con beneficios que permiten un ahorro de coste a los operadores, y por tanto un incremento del flujo, en beneficio de este lado del Estrecho.

Con relación a la mercancía de Marruecos, ahí podría ser un punto de entrada inicial para mercancías perecederas importadas, porque la mayoría de esas mercancías viajan actualmente hasta Perpiñán, y desde allí se reparten para toda Europa, dándose la paradoja que productos perecederos que proceden de Marruecos, con destino a España, primero viajan a Perpiñán y luego vuelven a nuestro país. Y los motivos de esa ruta no son otros que los beneficios fiscales, las ventajas fiscales de la zona de Perpiñán en cuanto a la gestión de [...], y bueno la ubicación tradicional logística que ha tenido. Pero contar con una Zona Franca en la Bahía de Algeciras, permitiría que tuviéramos unas ventajas análogas a las de Perpiñán, con lo que al operador le supondría un ahorro de coste importante al reducir los kilómetros que recorrería la mercancía en los tránsitos a España, en la totalidad de la cadena logística. Esa riqueza diferida de la que hablábamos esta mañana cuando mencionábamos las ventajas inequívocas de mejorar las conexiones ferroviarias de la zona y el eje desde Algeciras hasta Bobadilla.

Por tanto, en eso se resume. Hay un momento de escasez de recursos importantes. Hay dinero del contribuyente ya invertido en una parcela que cumple al dedillo lo que dice la normativa vigente en cuanto a Zona Franca, y por tanto lo que pedimos es la unanimidad de la comisión, si así lo tuvieran a bien el resto de grupos parlamentarios, pues para que en la fórmula de colaboración que mejor interese a ambas administraciones, ese terreno, que está preparado y listo para poner en carga, sea el que se utilice para la ampliación de la Zona Franca de Cádiz, en el Campo de Gibraltar, con el ahorro de costes que supone y con la inmediatez que le da a una iniciativa —y termino ahí— que nos ha parecido, desde Izquierda Unida, positiva desde el Gobierno central.

Muchas gracias.

## La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Nieto.

Para continuar tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, la señora Arrabal.

## La señora ARRABAL HIGUERA

—Sí. Muchas gracias, señora presidenta.

La Red Logística de Andalucía está compuesta por un total de 11 plataformas interconectadas por redes de transporte y comunicadas con los puertos comerciales. La importancia estratégica de la Bahía de Algeci-

ras hace que su área logística, que cuenta con 293 hectáreas, y sea un área logística mixta regional y portuaria, sea la pieza angular sobre la que pivota el conjunto de la Red Logística de Andalucía.

Entendemos que es positivo llevar la ampliación de la Zona Franca al Campo de Gibraltar. El Grupo Parlamentario Socialista va a apoyar esta proposición no de ley en la que se pone a disposición por parte de la consejería 85 hectáreas ya urbanizadas del Área Logística Bahía de Algeciras.

Y vamos a apoyarla porque solo vemos ventajas en esta iniciativa. Entendemos que la implantación de la Zona Franca podría ser inmediata, al igual que la instalación de las empresas.

La conexión de esta área cuenta con los corredores Atlántico y Mediterráneo, y con la autovía A-7 y A-381, o sea, la comunicación idónea. Todo esto es posible porque ya se han invertido, por parte de la Junta de Andalucía, unos 86 millones de euros en el área logística Bahía de Algeciras. Como he dicho, solo son ventajas, tanto desde el punto de vista económico, como evidentemente de la creación de empleo.

Ahora bien, dicho esto, y a la espera de la aceptación de la implantación, y a la espera de que los anuncios, por parte del Partido Popular, de planes de expansión de la Zona Franca, pasen por la implantación en el Campo de Gibraltar, en la ZAL. Un paso importante es que el Partido Popular hoy aquí se pronuncie a favor, evidentemente, de esta PNL, y no contradecirse con lo ya dicho.

Nuestra comunidad autónoma lleva trabajando en las áreas logísticas más de una década e incentivando a empresas para hacer posible su instalación en estas áreas. Paralelamente, hace unos meses, se crea la Plataforma Logística del Sur de Europa, por las alcaldesas de Cádiz y Jerez, y por el alcalde de Algeciras y también diputado nacional, el señor Landaluce. Pues bien, esta plataforma, anunciada por el Partido Popular de Cádiz, y apoyada también por la ministra de Fomento, la señora Ana Pastor, plataforma en la que el Partido Popular de Cádiz centra estrategias de futuro para la provincia de Cádiz. Esto es increíble, pero es cierto. La ministra —se lo digo porque lo conozco de buena tinta, y sobre eso ya se ha hablado hoy—... La ministra promete solamente sin inversiones, apoya sin invertir. Lo único que la ministra hace son notas de prensa, son visitas vacías, sin compromiso. Y lo digo porque hoy ya hemos tenido ocasión de hablar del tema, con respecto al Corredor Mediterráneo, al eje 3, Algeciras-Bobadilla, al corredor del que hablaremos hasta la saciedad, o hasta que sea una realidad.

Recuerdo lo que ya ha comentado la consejera, de los Presupuestos Generales del Estado 2013 recogieron una inversión irrisoria y ridícula, que son... Recogieron 13 millones de euros, con lo que hubiésemos..., con lo que tardaríamos..., que no sé si será mejor o peor de lo que ya llevamos, pero, bueno, tardaríamos 100 años en terminar esa obra prioritaria para el Puerto de Algeciras, para las áreas logísticas y para esa plataforma que el Partido Popular crea en estos últimos meses.

Pero de esos 13 millones tan solo se licitan 8,3. Pero estamos en octubre del 2013, señores del Partido Popular, y no ha comenzado la obra, no ha comenzado. No se ha invertido ni se ha ejecutado nada de nada. Este es el apoyo de la ministra, de Ana Pastor, a vuestra plataforma, recientemente creada, y al Campo de Gibraltar. Este es el apoyo: cero euros de inversión.

La Plataforma Logística del Sur de Europa creo que tiene más trabajo del que se imaginaba cuando se creó. La primera tarea, lo primero es la salida por tren. Es imprescindible para la Expo Impo, para la economía, la primera tarea que debe acordar con su propio Gobierno. Vamos a más, para más inri, uno de los creadores de esa plataforma, el señor Landaluce, diputado y alcalde de Algeciras, se conforma con cero euros de

inversiones en el 2012, y cero euros de inversiones en lo que llevamos del 2013. Y una cantidad que desde luego no son sospechosas de prioridad, ni de apoyo, ni de apuesta por la provincia, ni por el Campo de Gibraltar, ni de apoyo, claro que no, a la Plataforma Logística del Sur de Europa, para desgracia de todos. Porque ni la inversión que se había prometido se ha hecho, ni la que se promete, que habrá que restarle la que no se ha hecho, se hará cuando termine, me imagino, la que está licitada, los 8,3 millones.

Concluyendo, el Área Logística de la Bahía de Algeciras tiene como fin atraer actividades logísticas asociadas a los tráficos del Puerto de Algeciras, que es el mayor puerto de España y en pleno proceso de expansión. Es positivo que la ampliación de la Zona Franca, anunciada por el Partido Popular, pase por el Área Logística de la Bahía de Algeciras. La consejería pone 85 hectáreas ya preparadas para tal fin, esperamos que esa promesa de expansión de la Zona Franca pase por esta zona. Y si es cierto que la Plataforma Logística del Sur de Europa entiende u opina que hay que aprovechar todas las sinergias, entiendo que esta plataforma debe reclamar ya las inversiones necesarias para la electrificación de la línea Algeciras-Bobadilla, salida vital para el Puerto Bahía de Algeciras y principal motor sobre el que pivotan las áreas logísticas, y deseamos forme parte de la ampliación de la Zona Franca anunciada por el Partido Popular.

Muchas gracias.

### La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Arrabal.

Para posicionar a los grupos, tiene la palabra también, en este caso, el portavoz del Partido Popular, el señor Jacinto Muñoz.

### El señor MUÑOZ MADRID

—Muchas gracias, señora presidenta. Señorías.

Bueno, señora presidenta, con su permiso, lo que voy a intentar es volver a hablar de la Zona Franca y centrarnos en lo que nos trae hoy aquí en esta proposición no de ley.

Estamos hablando de la Zona Franca que, efectivamente, como viene recogido en la exposición de motivos, pues tiene más de ochenta años de existencia y es, precisamente, un gobierno del Partido Popular el que plantea seriamente su ampliación y la expansión de la misma en toda la provincia de Cádiz, en la zona de Jerez en concreto y en la zona del Campo de Gibraltar. Y, además, lo hace de forma concreta en tres municipios, en la propuesta o la intención de la Zona Franca y del Gobierno: en los municipios de Algeciras, de Los Barrios y de La Línea de la Concepción. Con este anuncio que hace la Zona Franca, pretende ampliar su extensión, pasando de una superficie logística de unos trescientos mil metros cuadrados en la provincia a 1.300.000 metros cuadrados. Y esto se va a poder efectuar gracias a una inversión de 200 millones de euros que ha comprometido el Ministerio de Hacienda en los próximos cinco años y que ya viene recogido, en parte, en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2014.

Esta es una apuesta clara y firme del Gobierno de España y del Partido Popular por la Zona Franca de Cádiz y hacia toda su provincia y por la Plataforma Logística del sur de Europa, que no es nuestra platafor-

ma, debe ser la plataforma de toda la provincia de Cádiz, que por fin se está hablando en la provincia de Cádiz de un solo objetivo y no de tres núcleos distintos en..., que todos sabemos la idiosincrasia que tiene la provincia de Cádiz.

El Gobierno conoce bien, y reconoce bien y reconoce la importancia económica del puerto de Algeciras y de todo el polo industrial de la Bahía, punto estratégico en nuestra economía como pocos en toda España, pero no olvida la importancia de tener también un recinto fiscal junto a la verja de Gibraltar. Lo que es incomprendible, en cierto modo, es que ahora que el Gobierno plantea una ampliación de la Zona Franca vengan ustedes a ponernos..., a enmendarnos la plana o a enmendarle la plana al Gobierno y a marcar la pauta de acción que debe llegar. Ustedes, que no la izquierda, que no ha conseguido, que no se ha preocupado de ampliar realmente la Zona Franca en la provincia de Cádiz. Y los problemas económicos..., los problemas no son de hace dos años, sino que son de mucho más tiempo, la necesidad que tenía la provincia, el Campo de Gibraltar, de ampliar esa Zona Franca, esos recintos fiscales en el Campo de Gibraltar.

Ha hablado usted de un doble esfuerzo para el contribuyente, quizás debería empezar por explicar por qué se ha hecho un área logística que está vacía, 86 millones de inversión sin utilidad ninguna. Creo que eso sí que es una verdadera ofensa para los contribuyentes, haber realizado una obra que no tiene cubiertas las garantías de utilización en absoluto, una obra sin ninguna previsión, y eso sí que era gastar por gastar. La verdad es que, por mucho que se anuncien los 86 millones que se gastó la Junta de Andalucía en un área logística sin uso ninguno..., más bien deja en muy mala posición a los gestores que diseñaron dicha área de actuación logística.

Hablando de austeridad, los tres asentamientos previstos que tiene la Zona Franca en el Campo de Gibraltar y que han sido anunciados por el delegado de la Zona Franca, que son Algeciras, Los Barrios y La Línea de la Concepción, son terrenos patrimoniales de la Zona Franca, es decir, propiedad de la Zona Franca, no tiene que adquirirlos, no tiene que llegar a ningún acuerdo económico con nadie. Yo me imagino que en esta propuesta, en esta proposición no de ley, no se estará planteando la ampliación de la Zona Franca dejando al margen a la Línea de la Concepción.

A todos se nos llena la boca de hablar de La Línea de la Concepción, de su problema histórico, de la solución de su problema histórico. No es solo un problema histórico, es un problema reciente, recordemos que actualmente su ayuntamiento, por dar un dato para que lo conozca el resto de sus señorías, debe 11 nóminas a la plantilla municipal, un gobierno del Partido Socialista, precisamente. Entonces, ahora que nosotros..., que el Gobierno pretende implantar una Zona Franca en la ciudad de La Línea con el importe..., con la ventaja económica y el revulsivo económico que puede suponer para la ciudad, ahora ustedes quieren cambiarla de ubicación. La verdad es que eso explicarlo en La Línea les va a costar trabajo, y si eso lo explican junto con la paralización sine día del hospital, que ahora en esta semana se han quitado los andamios y ya, por supuesto, queda definitivamente paralizada esa obra, y otras muchas más en esa ciudad, pues la verdad es que les va a ser bastante difícil.

Nosotros tenemos muy claro... y la Administración del Estado tiene muy claro que hay que situar varios recintos fiscales en el Campo de Gibraltar, y uno de ellos es en La Línea de la Concepción. Y es allí por una sencilla razón: porque tenemos que intentar que La Línea sea más competitiva, que sea más competitiva a ambos lados de la verja, tenemos Gibraltar a un lado, La Línea tiene que tener un recinto fiscal, una zona fran-

ca en ese mismo sitio, que posibilitaría a la ciudad ser mucho más competitiva e implantar actividades económicas que puedan competir con igualdad de condiciones con las de Gibraltar.

Hay una duda que sí nos surge, y nos surge, más aún, después del anuncio de la señora consejera ayer... ¿Quiere usted decir que, al utilizar la zona logística, esta ya de la Junta de Andalucía, esto..., que si la Junta despilfarró 86 millones de euros, le va a salir gratis a los contribuyentes? ¿Va a regalar la Junta de Andalucía esa zona logística a la Zona Franca para que se implante definitivamente? ¿O esto lleva consigo una compra-venta de esos terrenos que sí le va a salir más caro a los contribuyentes que adecuar y adaptar los terrenos que actualmente son propios? Me consta que el delegado de la Zona Franca, el señor Ramos, ya se ha reunido con los alcaldes de Algeciras y de Los Barrios y con la alcaldesa de La Línea de la Concepción para concretar estas ampliaciones, que se está trabajando en un proyecto francamente serio y con verdadera viabilidad.

Díganle ustedes a la señora alcaldesa de La Línea que se le quita la posibilidad de tener parte de la Zona Franca de Cádiz junto a la verja de Gibraltar, en el término municipal de La Línea; díganle que se le quita una inyección económica importante para la ciudad de La Línea en la situación en la que se encuentra actualmente. Y le vuelvo a repetir, la señora consejera ayer ofreció esos terrenos, hizo un ofrecimiento del área logística de la Bahía de Algeciras para la Zona Franca de una manera inmediata. ¿Eso se va a hacer de forma gratuita o es otra intención la de la consejería?

Por eso, y se lo he hecho llegar antes, señora Nieto, nosotros nos vemos en la obligación de presentarle una enmienda de sustitución por respeto institucional y por ahorro de costes. Y, si aceptan, pues, evidentemente, nosotros apoyaremos esta proposición no de ley. Y la enmienda, como usted tiene en su poder, sería sustituir la que ustedes presentan por la siguiente: «El Parlamento de Andalucía acuerda instar al Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía a que colabore en la expansión del recinto fiscal de la Zona Franca de Cádiz en la Bahía de Algeciras y La Línea de la Concepción, poniendo a disposición de la Zona Franca de Cádiz todos aquellos activos en materia de suelo que en la actualidad están ociosos y puedan cumplir la finalidad propuesta». De esta forma, quedaría claro que la Junta de Andalucía no pretende negociar, sino que pretende colaborar y sacar rápidamente la Zona Franca hacia delante, y entonces sí apoyaríamos esta proposición no de ley.

Muchas gracias.

## La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Muñoz.

Si es tan amable de pasarnos por escrito la enmienda que usted ha propuesto *in voce*, para que la Mesa la pueda tener contemplada.

Para terminar esta proposición no de ley, tiene la palabra su proponente, la señora Nieto.

## La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta. A ver si me cunde el tiempo para contestar a todas las cosas que se han trasladado aquí.

En principio, agradecerle a la señora Arrabal, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, el respaldo a la iniciativa, porque nos parece positiva para la zona y, por tanto, ese respaldo es muy de agradecer.

Con relación a la intervención del Partido Popular, del señor Muñoz, entiendo que ni la enmienda que ha presentado la ha preparado él ni la intervención que ha hecho: esto lo ha debido de preparar alguien no ya que no vive en el Campo de Gibraltar, sino que rara vez lo habrá pisado. Y le voy a decir por qué. Mire, en el área..., la zona de actuación logística que tiene ya la comarca y en la que, efectivamente, la Junta de Andalucía, durante varios años, ha invertido un total del dinero del contribuyente de 86 millones de euros, no está ocioso, señor Muñoz. Hay 17 empresas en la Zona de Actuación Logística y 240 trabajadores que van todos los días a trabajar a la Zona de Actuación Logística que tiene usted allí al lado de Algeciras, donde usted y yo vivimos. Se lo tiene usted que decir a la persona que le ha preparado la intervención.

La Zona de Actuación Logística lo que sí tiene es mucha capacidad, mucho potencial y mucho espacio para seguir incorporando empresas, que muchas de ellas no están ya allí, porque la Junta sí que cumplió su parte del compromiso, que era tener zonas de actuación logística en los puntos por los que iban a pasar las mejoras ferroviarias de los corredores europeos, y en Algeciras y en la comarca del Campo de Gibraltar es que todavía estamos esperando esas mejoras. Pero yo me quiero ceñir, como decía usted al principio de su intervención, a lo que estamos planteando aquí.

Y esta es una iniciativa positiva, creo que del tono de mi primera intervención, y además creo que se lo he dicho expresamente, nos había parecido una buena iniciativa, pero tampoco vamos a sobreactuar. Mire, Cádiz capital tiene Zona Franca y es la capital del paro en nuestra comunidad autónoma y en nuestro país, lamentablemente. Tener una Zona Franca no es sinónimo de creación de empleo, en nuestro caso, de la Comarca del Campo de Gibraltar, que es lo que he creído, o lo que he pretendido trasladarle en la primera intervención. Es un atractivo que añadir a los operadores que se quieran implantar en la zona a otros que ya tenemos, de estrategia, geográfico y de inversiones ya realizadas.

Usted me traslada a mí una pregunta que yo no le puedo responder, sobre cuáles son los términos de un convenio hipotético entre ambas administraciones. Pues el que ambas administraciones, los ejecutivos de ambas administraciones tengan a bien firmar. Nosotros aquí, como Legislativo, como impulso de Legislativo al Ejecutivo, hacemos la propuesta, que tenga el recorrido institucional que tenga que tener y que se llegue al mejor acuerdo posible para la ciudadanía, que es a la que nos debemos aquí y allí, la señora Martínez, la señora Cortés y todos nosotros y todas nosotras.

Por tanto, si ustedes quieren hacer una inversión para aumentar los beneficios fiscales que ya existen en la comarca, porque también sabrá usted, que vive allí igual que yo, que ya hay 73 puntos con beneficios fiscales en la Comarca del Campo de Gibraltar. Si quiere añadir uno más, hacerlo de manera inmediata y optimizar una inversión ya realizada y que unos terrenos entre en carga, y la semana que viene, si se quiere, ahí está la zona logística, esto es, decir sí o es decir no, tampoco tiene mucha ciencia. Pero nos tenemos que desenroscar la boina, señor Muñoz, lo que es bueno para La Línea, lo que es bueno para San Roque, lo que es bueno para Algeciras. Mire, en una comarca como la nuestra —y usted lo sabe— donde por la mañana y a cada hora de cambio de turno se mueven miles de personas de los siete municipios a trabajar al polígono industrial, o al Puerto de Algeciras, o que trabajan en el sector servicios en la temporada alta en Tarifa. Nosotros somos un área metropolitana donde la continuidad de los municipios es total y la movilidad de las personas

para trabajar, donde están implantadas las empresas también lo es. ¿O en el Puerto de Algeciras solo trabajan algecireños? ¿O en Acerinox solo trabaja gente de San Roque o de Los Barrios, de San Roque en refinería, y de Los Barrios en Acerinox? No, somos un área metropolitana y nos movemos a todos los municipios.

Pero sí que hay una cosa, que como usted es de allí, también quiero que le traslade a la persona que le ha preparado la intervención y la enmienda. Usted bien sabe que en Algeciras y en la Comarca del Campo de Gibraltar nunca hablaríamos de Bahía de Algeciras y La Línea de la Concepción. La Bahía de Algeciras llega desde La Línea hasta Algeciras, pasando por Los Barrios y por San Roque. Y la Zona de Actuación Logística, que además toca varios municipios de la comarca, es una zona idónea para hacer lo que ustedes han anunciado que quieren hacer, con menor coste para el contribuyente. ¿Que les parece bien? Le agradeceríamos el respaldo. ¿Que les parece que no? Pues ya quedaría en evidencia lo que había detrás de los anuncios y de las fotos que se han hecho en las últimas semanas.

Muchas gracias.

### La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Nieto.

Deduzco que rechaza usted la proposición, perdón, la enmienda *in voce*. De acuerdo. Con lo cual, lógicamente, no se votaría.

## 9-13/PNLC-000265. Proposición no de ley relativa al Consejo Andaluz del Taxi

### La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Bien, pasamos a la segunda proposición no de ley, en este caso, relativa al Consejo Andaluz del Taxi. Para ello tiene la palabra su proponente, su portavoz, don Jaime Raynaud, por el Grupo Popular Andaluz.

### El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señora presidenta. Señorías.

Traemos a esta comisión una proposición no de ley de un sector en estos momentos en el que están sufriendo una profunda crisis como es el sector del taxi en Andalucía.

El transporte urbano y metropolitano de viajeros en Andalucía se regula por la Ley 2/2003, del 12 de mayo, que tuvo posteriormente su desarrollo reglamentario, mediante el Decreto 35/2012, del 21 de febrero, en el cual ya acotó de alguna manera esa ley con el Servicio del Transporte Público de Viajeros/as en Automóviles Turismos, que ese es exactamente el título del citado decreto. Decreto que sufrió un periodo de debate amplísimo, llegaron a redactarse casi una decena de borradores del citado decreto y que, al fin, consiguió la unanimidad de todos los actores del sector del taxi en Andalucía.

Sector que, en estos momentos, agrupa en Andalucía a 10.000 licencias municipales, entre empresarios y asalariados, un número de trabajadores superior a los 11.000 trabajadores, y un taxi que, como media, presta unos 3.700 servicios al año y recorre 35.000 kilómetros también al año.

Señorías, este sector, como decía al principio, está pasando en este momento por serias dificultades. Todo el mundo reconocemos que el servicio del taxi, salvo aquellos servicios hoy, con la crisis que nos atañe, de carácter urgente o de carácter prioritario ha sido sustituido por otro tipo de transporte público. No podemos olvidar que el taxi es un transporte público, pero no colectivo, y, por lo tanto, evidentemente, está sufriendo en sus carnes de una manera, diríamos, brutal la crisis.

En estos momentos hay problemas en los aeropuertos andaluces con los servicios que se prestan y con la regulación de los criterios de asistencia en estos aeropuertos, con disparidad de criterios de distintos ayuntamientos en los distintos aeropuertos andaluces.

Hay problemas con la reciprocidad en servicios de aeropuerto para aquellos taxis rurales que van a recoger viajeros a los aeropuertos.

Los taxis rurales están sufriendo todavía más este problema, estas restricciones en la prestación de servicios, dándose la paradoja de que en estos momentos hay municipios que los taxistas están devolviendo las licencias que tienen porque no pueden mantener materialmente el costo del vehículo.

El traslado a los centros sanitarios, que pudiera ser una alternativa para aquellas personas mayores en rehabilitación o enfermos que no necesitan una ambulancia medicalizada, pues tampoco está regulado. Creemos que puede y debe ser objeto de esta comisión y de este Parlamento de entrar en ello. Ya manifestamos nosotros nuestra intención de presentar la correspondiente proposición no de ley que permita también llegar

y potenciar estos posibles servicios de traslados de enfermos, cuyo traslado sea factible desde el punto de vista médico. En definitiva, graves problemas en estos momentos acucian a los taxistas.

En el trato directo con ellos y en relación directa con los representantes mayoritarios del taxi en Andalucía nos hicieron llegar la necesidad de desarrollar el decreto con una figura, yo creo que es importante, que es el Consejo Andaluz del Taxi, que en el citado decreto, en el Título I, artículo 6, establece esa creación del Consejo Andaluz del Taxi como órgano consultivo y de estudio en materia de servicio del taxi en la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Son numerosas las encomiendas que se le hacen a este estamento, como actuar como órgano de consulta, informar de los proyectos, elaborar informes y dictámenes, presentar a las administraciones competentes propuestas y sugerencias, y cualquier otra función que le sea atribuida por las disposiciones que al efecto se dicten.

Señorías, para terminar, muy brevemente. Este decreto aprobado en el año 2012 contemplaba la puesta en marcha de este Consejo Andaluz del Taxi, y nuestra proposición no de ley es muy simple, iniciar las acciones necesarias para la creación del Consejo Andaluz del Taxi, con la participación de las entidades locales de Andalucía, asociaciones profesionales del sector, organizaciones sindicales, organizaciones de consumidores y usuarios y las personas con discapacidad, tal y como establece el decreto y con todos los agentes que allí se relacionan sin excluir a nadie.

Creemos que es el foro, creemos que es el lugar adecuado para tratar de darle respuesta a esta crisis que vive el sector del taxi en Andalucía.

Y eso sí, acotar de alguna manera el plazo de creación de esta mesa, puesto que, en definitiva, no tiene mayor, diríamos, dificultad para su puesta en servicio, este consejo. Y limitándolo a un periodo también razonablemente posible, como es el primer semestre el próximo año 2014. Este es el fondo de nuestra proposición no de ley, y esperamos de sus señorías el apoyo a la proposición no de ley por el bien del sector del taxi, que en definitiva es el bien de todos los andaluces y de todas las andaluzas.

Muchas gracias, señora presidenta.

## La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Raynaud.

Para posicionar a los grupos tiene la palabra, en primer lugar, la señora Nieto por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida.

## La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta.

La verdad es que la presentación de esta iniciativa nos permite hablar unos minutos sobre el sector del taxi. No hay sector que escape de las duras consecuencias de esta maldita crisis económica, pero es verdad que es un sector castigado, que está pasando muchas dificultades y que merece un reconocimiento y una atención por parte de los poderes públicos para paliar, en la medida de lo posible, las nefastas consecuencias de la crisis sobre su actividad, que está realmente condicionada por la misma. Vienen arrastrando mu-

chos problemas, de hecho se ha desconvocado un paro general que estaba previsto, porque la aplicación de la Ley de Garantías de Unidad de Mercado rompía los acuerdos que estaban establecidos con el sector a nivel estatal, con ocasión de la modificación de la Ley Orgánica del Transporte Terrestre, porque se desregulizaba el sector de los vehículos de alquiler con conductor... Se ha reabierto la negociación, saludamos el cambio de actitud del Gobierno central, porque el sector, efectivamente, como ha dicho el señor Raynaud, merece de toda la atención y merece que esa situación se reconduzca y no se tome una decisión tan lesiva para sus intereses en el ámbito estatal. Y, efectivamente, también saludar la iniciativa, porque es muy procedente, y nace seguro de la preocupación que todas y todos tenemos por el sector.

Ocurre que, por fortuna, la Junta de Andalucía, el Gobierno andaluz y la Consejería de Fomento y Vivienda, pues, comparten esa sensibilidad hacia el sector y esa necesidad de protegerlo, o de arroparlo, y de darle instrumentos y herramientas de participación en las que poder resolver al menos los problemas que sea posible superar en este contexto tan difícil.

Y ciñéndonos en estricto sentido a lo que se plantea en la misma, en cuanto a iniciar las acciones necesarias para la creación del Consejo Andaluz del Taxi, y acotándolo en el tiempo, pues, para que pudiera ser una realidad en el primer semestre del año 2014, bueno, pues hechas las gestiones y preguntado el tema para saber si esto se estaba haciendo o no, pues con satisfacción hemos recibido la noticia, por parte del gobierno y de la consejería, de que este tema está muy avanzado, tan avanzado que seguro que el señor Raynaud va a alegrarse de ello, se podrá contar con Consejo Andaluz del Taxi en el primer trimestre de 2014, es decir, se mejora incluso la previsión temporal que usted proponía en su proposición no de ley. Ha habido, desde el mes de marzo..., perdón, desde que fue firmado por el viceconsejero en febrero, ha habido multitud de reuniones, de recepción de alegaciones, de intercambio de impresiones con el sector, con las asociaciones de consumidores, con los sindicatos, con la confederación de empresarios... Se han recepcionado, como digo, durante esos meses las aportaciones, las inquietudes que han querido hacer. Se están preparando los informes que ya recogen, pues, las inquietudes o las propuestas que ellos han querido trasladar para la puesta en marcha del organismo. Y estiman que, efectivamente, en el primer trimestre del año se podrá contar con ese consejo. Por tanto, una buena noticia de ver que hay celeridad por parte del Gobierno andaluz en poner en marcha algo que efectivamente era de obligado cumplimiento, que se está haciendo con el máximo de participación del sector posible, y que estará en marcha si todo va como nos han indicado, en el primer trimestre, que no semestre, en el primer trimestre del año 2014.

Muchas gracias.

### La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Nieto.

Para posicionar al Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra su portavoz, el señor Benítez.

### El señor BENÍTEZ PALMA

—Muchas gracias, presidenta. Intentaré amoldarme al tiempo previsto.

Y debatimos una proposición no de ley del Partido Popular con cuyo fondo estamos básicamente de acuerdo, pero con algunos matices importantes con respecto al tiempo en el que se presenta. Ya hemos comentado en algunas ocasiones que tuve la suerte y el honor de ser Delegado de Obras Públicas en la provincia de Málaga durante casi dos años, conozco muy bien el sector del taxi. De hecho, en la provincia de Málaga la Mesa del Taxi se reunió cada tres meses, de manera puntual, para debatir los problemas del sector y para aportar soluciones a un colectivo cuya competencia y cuya trascendencia desborda las competencias de la propia Consejería de Fomento, puesto que, como he comentado muchas veces, para muchos de nuestros primeros visitantes el taxi se convierte en su primer contacto con el país, con Andalucía, incluso con la Costa del Sol, de manera que prestar atención al sector supone hacerlo no solo reconociendo su importancia económica, sino también reconociendo que suponen la proyección de la imagen que queremos trasladar de nuestro país, de nuestra comunidad autónoma, de nuestra ciudad o de nuestro destino turístico.

Así que es un sector con el que tengo una relación muy estrecha y con el que mantengo una relación muy estrecha, además, después de haber dejado la Delegación de Obras Públicas como portavoz de Fomento y Vivienda del Partido Socialista en esta comisión.

Con respecto a la proposición no de ley del Partido Popular, una proposición intachable hasta el penúltimo párrafo. Describe la situación, describe además del Decreto 35/2012, y el propio reglamento, pero al llegar casi al final se dice —y cito textualmente; no diré «fin de la cita» porque todo el mundo sabe cuándo voy a terminar— que «el Ejecutivo andaluz, desde la publicación en el *BOJA* número 49, de 12 de marzo de 2012, no ha iniciado ni tomado iniciativa alguna para la creación del citado Consejo Andaluz del Taxi». Este párrafo es erróneo, porque no responde a la realidad. Me consta que, desde febrero de 2013, la Consejería de Fomento está trabajando para recoger las alegaciones, incluso ha dado trámite de audiencia al sector para que formulen las correspondientes observaciones con respecto a la creación del Consejo Andaluz del Taxi, a su reglamento. Me consta, además, que por ejemplo el Ayuntamiento de Málaga, a través del Instituto Municipal del Taxi, que dirige con gran acierto y profesionalidad mi gran amigo Paco Gavira, ha formulado alegaciones a esta propuesta de la Consejería de Fomento y Vivienda. Es el único ayuntamiento de los grandes de Andalucía, gobernados todos por el Partido Popular, que ha formulado alegaciones. Y digo esto a beneficio de inventario, para que cada uno extraiga sus propias conclusiones. Y, por lo tanto, la propuesta que hace el Partido Popular, instar a iniciar las acciones necesarias, es una propuesta que no tiene sentido, puesto que ya se han iniciado las acciones necesarias. Es como presentar una proposición no de ley para que se abra una carretera que ya está abierta.

Por lo tanto, ciñéndonos a la propuesta definitiva que incorpora el Partido Popular, posiblemente votemos en contra, pero no porque no estemos de acuerdo y no compartamos su reflexión y su preocupación con respecto al sector del taxi, sino porque desde nuestro punto de vista es una proposición que es reiterativa, puesto que tenemos pruebas fehacientes y evidentes de que desde la Consejería de Fomento sí se ha iniciado, desde febrero de 2013, el proceso para que se cree el Consejo Andaluz del Taxi.

Así que, desgraciadamente, y por una cuestión formal vamos a votar en contra de esta proposición no de ley, pero agradecemos la preocupación del Partido Popular por el sector del taxi, un sector que, aprovecho para recordar, está también muy preocupado por la ley..., la modificación de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre, una ley cuya competencia es del Gobierno central, es del Partido Popular en España. Quizás

también habría que sentarse con ellos, como yo personalmente he hecho, como portavoz de Fomento y Vivienda del Grupo Socialista, para ver cómo les afecta esta ley. Pero el Partido Popular y mi querido compañero Jaime Raynaud siempre nos van a encontrar cerca cuando se trate de abordar con rigor y con interés los problemas del taxi, pero nos vemos obligados a votar en contra de esta proposición no de ley, estrictamente porque propone que se inicien unos trámites que ya se han iniciado. Por lo tanto, no tiene sentido votar a favor de algo que ya existe, porque no forma parte..., pues, de la tónica parlamentaria.

Agradezco la proposición no de ley, el tono del portavoz del Partido Popular. En los problemas del taxi creo que debemos estar todos juntos, porque es un sector también muy afectado por la crisis económica, como tantos otros, como ha dicho mi compañera Inmaculada Nieto, pero hay más problemas que abordar con respecto a ellos. Se hizo una propuesta, también, de reciprocidad desde la Consejería de Fomento, que, según las asociaciones, ha tenido mejor o menor aceptación; por ejemplo, en la capital de Málaga, AUMAT en asamblea aprobó voto a favor de aceptar esa reciprocidad, cosa que no todas las asociaciones han aceptado y que no todos los colectivos del taxi ven con el mismo agrado.

Por lo tanto, estamos hablando de un sector muy complejo, con una problemática muy compleja, pero a la que debemos prestar especial atención, insisto, no solo por la dimensión económica del sector del taxi, sino también porque los taxistas aportan mucha más conectividad económica, aportan imagen a lo que quiere ser Andalucía, lo que quiere ser cada una de nuestras ciudades, pueblos y capitales, contribuyen además a vertebrar el territorio, y su trascendencia va mucho más allá de su repercusión en la economía.

Agradecemos y aplaudimos la iniciativa, pero desde nuestro punto de vista llega tarde y, por lo tanto, votaremos en contra, no porque no la compartamos, sino exclusivamente por un motivo de temporalidad.

### La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Benítez.

Señor Raynaud, para terminar su intervención.

### El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señora presidenta.

Mire, a nosotros lo que nos preocupa de verdad es el sector del taxi en Andalucía, eso es lo que nos preocupa; por tanto, ante ello, evidentemente, estamos dispuestos a hacer lo que haga falta, sobre todo para conseguir la unanimidad de los dos partidos que sustentan al gobierno. Y en aras de esa unanimidad, nosotros nos autoenmendamos la propia proposición no de ley. Si tanto les molesta a ustedes el que haya un párrafo en el que ponga que paralelamente el Ejecutivo andaluz no ha iniciado o no ha tomado iniciativa alguna, desaparece el párrafo, para que el señor Benítez, que está tan preocupado por la literatura de la proposición no de ley, ya no tenga justificación para votar en contra. Y en el propio expositivo y en el acuerdo, como decimos «iniciar», yo cambio «iniciar» por «continuar», y aquí paz y luego gloria, y ya no tendrán ustedes justificación para votar en contra.

Y, fíjese, estaría dispuesto a llegar incluso hasta a cambiar «en el primer semestre», dada la prisa con la que la portavoz de Izquierda Unida ha dicho que está la consejería trabajando y tal, que en vez del primer semestre, pues es el primer trimestre. Pero mire usted por dónde, acaba de salir un teletipo de Europa Press en el que dice: «la Junta pondrá en funcionamiento el Consejo Andaluz del Taxi para el primer semestre del próximo año».

La señora.....

—Pues, eso no lo cambie.

El señor RAYNAUD SOTO

—Eso es, luego quiero decirles que fíjese cómo hemos llegado y qué celeridad ha tenido la Junta cuando viene aquí la proposición no de ley. No se extrañarán ustedes, ¿eh?, o sea que..., pero el próximo semestre. Luego significa que, para que ustedes tengan plena satisfacción, pero sobre todo para que los taxistas de Andalucía vean que nos preocupamos de su problema y de que los andaluces salgan beneficiados, señora presidenta, y señora letrada, yo quito el párrafo completo en el que digo que no se toma iniciativa alguna y propongo el cambio de «iniciar» por «continuar».

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Raynaud.

Entonces, en ese caso, lógicamente, tendríamos que, como se ha autoenmendado usted, tendría la Comisión que admitir a trámite su autoenmienda *in voce*. ¿La admitimos a trámite?

De acuerdo.

Se admite y se votará en su momento. Muy bien.

## 9-13/PNLC-000271. **Proposición no de ley relativa a la terminación y ejecución del proyecto de la variante y estación de Loja y del cumplimiento del protocolo entre el Ministerio de Fomento, la Junta de Andalucía, Ayuntamiento de Granada y Adif para la remodelación de la red arterial ferroviaria de Granada y llegada de la alta velocidad (Ave) a la ciudad de Granada**

### La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos entonces a la tercera proposición no de ley, relativa a la terminación y ejecución del proyecto de la variante y estación de Loja y del cumplimiento del protocolo para la remodelación de la red arterial ferroviaria de Granada y llegada de la alta velocidad (AVE) a la ciudad de Granada. Para ello, tiene la palabra el portavoz de la iniciativa del Grupo Socialista, Miguel Castellano.

Señor Castellano, cuando quiera.

### El señor CASTELLANO GÁMEZ

—Sí. Gracias, presidenta.

Señorías, en un corto espacio de tiempo esta es la tercera vez que por parte del Grupo Parlamentario Socialista se trae una enmienda parecida, unas veces se habla de un tramo y otras veces se habla de la línea completa e, incluso, de alguna líneas más o de más aspectos del ferrocarril a nivel regional y provincial, pero, en todo caso, venimos a hablar ya por tercera vez de un problema que no solamente no se resuelve, sino que se ha empeorado, que es la situación de la línea de alta velocidad entre Bobadilla, Antequera y Granada, y en concreto, de la línea que debiera ser de alta velocidad, de doble vía, electrificada, de ancho internacional, con todas las medidas de seguridad y con toda la calidad que tiene que tener lo que es realmente una línea de alta velocidad.

Y, ¿por qué traemos esta proposición no de ley el Grupo Parlamentario Socialista hoy por tercera vez si prácticamente hace un año traíamos por primera vez la proposición y por tercera vez la traemos a esta Cámara y esta comisión? Pues porque la ministra de Fomento, la señora Pastor, nos anunció el día 17 de septiembre que no se iba a hacer la línea de alta velocidad como estaba prevista, como estaba proyectada y como realmente sería tener lo que he dicho anteriormente, la línea auténtica de alta velocidad y un AVE auténtico que conectara Bobadilla con Granada y, también, que nos conectara con el eje transversal andaluz y con el centro y con la costa española.

Por tanto, la señora ministra nos vino a prometer no solamente una primera actuación bastante chapuceara, sino una segunda actuación, una segunda fase para lo cual nos pedía fe y confianza ciega en un futuro en el cual la economía mejorara. Pero, en cualquier caso, lo que sí nos confirmaba es que en la primera fase, en la primera fase no se iba a hacer los tres tramos previstos y proyectados desde abril de 2011 y finalizados los proyectos a final de 2011 de la denominada variante de Loja, 18 kilómetros prácticamente de plataforma, y la nueva estación de Loja no se iba a hacer, al igual que tampoco se harían los dos kilómetros y medio de la entrada en doble vía electrificada soterrada a Granada, la ciudad de Granada, por el barrio de La Chana, ni lo que sería el cumplimiento del convenio, del acuerdo que en su día firmaron el Ministerio de Fomento, el administrador de infraestructuras ferroviarias, la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Granada para, realmen-

te, hacer una estación como se merece la provincia y la ciudad de Granada en la avenida Andaluces, pero una estación renovada y, por tanto, una estación que cumpla, y como tiene que cumplir, los mismos estándares de calidad que tantas otras que se han hecho en España.

Pero, claro, la ministra nos viene a decir que no a la variante, que no a la estación de Loja, que no al acceso soterrado a La Chana, que no a la estación nueva de Andaluces, y nos viene a decir que se va a hacer una grandísima chapuza. ¿Qué chapuza? Pues, ni más ni menos que utilizar la línea que ahora mismo tenemos de ferrocarril en el tramo de Loja, concretamente en 18 kilómetros, desde donde están actualmente las obras, que es en el anejo lojeño de Venta del Rayo, donde está el primer tramo de la variante de Loja en obras, que, por cierto, van muy lentas y que no se van a poder construir seguramente en el tiempo previsto desde su adjudicación, pero en este punto se iniciaría la utilización de esa vía que actualmente tenemos, por tanto una vía proyectada ni más ni menos que en el siglo XIX, es más, siendo presidente del Gobierno de España un lojeño, el señor Narváez, fíjense ustedes a qué tiempos me remonto. Y, en concreto, de lo que se trataría sería de utilizar esa vía del siglo XIX, dejarnos y privar a la ciudad de Loja, y por tanto también a la provincia de Granada y a los usuarios de la línea, de una estación nueva y acomodar esa vía en 18 kilómetros de tramo, acomodarla ni más ni menos que al uso de los trenes de alta velocidad, que, evidentemente, no irán a 300 ni a 320 ni a 180 ni a 120, tendrán que ir a 60, a 30 o a los kilómetros que tengan que ir. Pero, además, nos prometen que la van a electrificar, que le van a poner sistemas de seguridad; nos prometen que van a quitar 14 pasos a nivel, fíjense, que en estos momentos hay en la línea convencional y que van a dejar cuatro pasos a nivel, no sabemos si aéreos, si soterrados, ni el destrozo ni el daño que ello van a provocar en zonas ambientales como el valle de Plines, en el anejo de Riofrío, en el anejo de la Venta del Rayo, en los barrios lojeños de la estación, de las urbanizaciones, del Pie de Hacho, o en tema o en zonas tan sensibles, también, lógicamente, como el mencionado barrio de San Francisco o barrio de la estación y también la existencia del barrio, con un instituto de Enseñanza Secundaria del Moraima.

Todo ello, además, se nos dice que va a ir aislado, que va a ir con muros de hormigón, que va a ir todo muy bien, muy bonito, para que el tren que se supone que viene en doble vía, de pronto vaya en una sola vía durante 18 kilómetros, con la justificación de que no hay dinero, decía la ministra, para ejecutar esta vía, y, sin embargo, dejar sin invertir dineros de la Unión Europea que se van a poner en serio compromiso de pérdida, a la par que también se va a privar de una inversión a la provincia de Granada y a nuestro territorio y a Andalucía se va a privar de una inversión muy necesaria en unos momentos en que la obra pública da empleo, y que ese empleo, además, genera pues también una expectativa de futuro, con una línea que va a traer viajeros, que va a traer turistas, que va a permitir que municipios como el de Loja o Granada o en toda nuestra zona podamos tener y podamos disfrutar, como digo, de esa línea que se previó, se proyectó en su día para que fuera de alta velocidad. En su día con un gobierno socialista, porque lo que ahora se nos trae es lo que el Gobierno del Partido Popular, siendo presidente el señor Aznar y ministro el que ya hoy no milita en el Partido Popular, el señor Álvarez Cascos, pues propuso como solución para conectar Bobadilla con Granada, hacer una lanzadera en la vía que, por lo menos el señor Cascos iba a mejorar. En este caso, ni tan siquiera eso podemos esperar.

Pero, además de la situación chapucera que pone en grave riesgo a propiedades, temas ambientales, a un barrio entero o a barrios enteros del municipio de Loja, y en las consecuencias que puede tener de todo tipo, sociales, económicas, por lo que no se hace y por lo que se va a hacer... Además, en la ciudad de Gra-

nada nos plantean esa segunda fase también, o esa segunda parte de la chapuza. Lo prometido —el soterramiento del barrio de La Chana— ya no se va a hacer y, además, en la entrada se va a hacer también en una vía única y, además, en la estación de Andaluces —afortunadamente, en Andaluces, en la misma estación—, pero lo que se va a hacer es un ejercicio de chapa y pintura, de modificación de lo que hay para acomodar la estación a la llegada de lo que se nos promete que será el Ave en 2015, que es la fecha prometida ahora por el Partido Popular, y para justificar también que haya que anticipar todo de esta manera tan tremenda para que al final llegue lo que ellos denominan un Ave y lo que nosotros hemos denominado pues de todo menos un Ave: puede ser un pollo, puede ser un tren de la bruja, puede ser el tren del terror, el aveci-llo... Le hemos puesto nombre y calificativos de todo género de gusto y disgusto —o de mal gusto, según se mire— para criticar lo que es un...

### La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor Castellano, debe usted ir acabando, por favor.

### El señor CASTELLANO GÁMEZ

—Sí, señora presidenta. Voy terminando inmediatamente.

... sin lugar a dudas, para hacer lo que no es.

Por tanto, ¿nosotros, qué venimos a pedir en esta proposición no de ley? Pues ni más ni menos que se haga lo que estaba proyectado, lo que además nos venía demandando el Partido Popular cuando gobernaba el Partido Socialista: cumplan lo que estaba previsto, cumplan lo que estaba proyectado, la variante de Loja, y no dejen a Loja sin una nueva estación. Además, mantengan las características de la vía proyectada, porque lo contrario no es un Ave.

Y, en último lugar, pues queremos que se cumpla el protocolo que se firmó en 2008 por el cual Granada tendría pues una entrada soterrada en vía doble electrificada y tendría una estación nueva en la Avenida de Andaluces. Por tanto, ni más ni menos que lo que ya en su día se firmó.

Eso es lo que esperamos, lo que deseamos, y ojalá igual que le ha ocurrido al señor Raynaud me ocurriese a mí y me encontrara con una pantalla que me dijera, en el ordenador, que la ministra Pastor pues de pronto ha entrado en razón y todo lo que traemos los socialistas ya se va a cumplir, y el Partido Popular cumple con Loja y con Granada, pero mucho me temo que estaremos redactando próximamente la cuarta proposición no de ley.

Muchas gracias, presidenta. Gracias, señorías.

### La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Castellano.

Para posicionar a los grupos, tiene la palabra, en primer lugar, la portavoz de Izquierda Unida.

Señora Nieto.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta.

Al venir de una provincia como Cádiz, a pesar de que geográficamente se nos vincula más al oeste que al este, entendemos perfectamente el agravio secular que, en materia de infraestructuras, ha sufrido y sufre la Andalucía oriental, lo cual condiciona mucho, por otra parte, las formidables condiciones de partida que tenía y el potencial extraordinario para generar y empleo.

Nosotros, desde el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, vamos a respaldar sin fisuras esta proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista, que, efectivamente, no es la primera vez que traslada a esta comisión su preocupación cierta por el futuro de una infraestructura de referencia para Granada, que vendría a ponerla al nivel en el que ya se encuentran otras ciudades. Y, bueno, nos apoyamos en nuestro voto, aparte de porque compartimos que esa inversión hay que terminarla y ponerla a disposición de la ciudadanía, porque algunos de los elementos que quedan por el camino, al no cumplirse los compromisos adquiridos previamente, nos parecen preocupantes.

Dice la proposición no de ley —y dice bien— que quedan prácticamente más de veinte kilómetros sin doble vía y al margen de lo que es habitual en los trazados de Ave Granada será la única ciudad que no tenga todo el trayecto en doble vía, ancho internacional electrificado, con sistema de seguridad ERTMS —lamentablemente, ya sabemos todos lo que es— y con sistemas de control del máximo nivel. Nos parece muy relevante que el cambio de posición de la Administración central y el remate que propone ahora la ministra deje por el camino cosas tan sensibles como las que se mencionan en la propuesta.

Y, por otro lado, no parece razonable que una obra en la que ya se ha invertido el 90% de su presupuesto y estando, por tanto, prácticamente finalizada, finalmente no acabe siendo lo que en origen se proyectó y se consensuó, y para lo que, por otra parte, ya se ha puesto un esfuerzo inversor del contribuyente tan importante sobre la mesa.

Nosotros, como digo, vamos a apoyar esta proposición no de ley. No obstante, y si el proponente lo tiene a bien, incorporaríamos una enmienda, que sería añadiendo un punto —en este caso, sería el número 4—, que diría, en todo caso, que se retire el proyecto anunciado en Loja por la ministra Ana Pastor de hacer transcurrir el Ave por el actual trazado de la vía convencional a través del casco urbano de Loja, aunque se trate de una solución temporal, por la agresión que eso supondría para la ciudad y los vecinos y vecinas.

Ya sabemos, y se ha dicho aquí también y lo refiere el texto, que en momentos de tanta escasez y obras que requieren de tanto esfuerzo inversor, lo que se hace como provisional queda como definitivo. Y la verdad es que lo mejor es retirar esta idea, que yo creo que linda más con la ocurrencia que con otra cosa, y devolver sensatez y rematar un proyecto que, tal y como estaba, era esperado, y había generado muchas expectativas en la ciudadanía granadina que, por otra parte, merece esa atención y también, como toda Andalucía oriental, esa discriminación positiva de la que hablábamos esta mañana, porque la verdad es que no todas las provincias de Andalucía tenemos las mismas condiciones de partida en materia de infraestructuras.

Muchas gracias.

## La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Nieto.

Le corresponde el turno de palabra a la portavoz del Grupo Parlamentario Popular, señora Vanessa García.

## La señora GARCÍA JIMÉNEZ

—Muchas gracias, presidenta. Buenas tardes de nuevo a todas sus señorías.

Pues, señor Castellano, es verdad que es la tercera vez que hablamos de esto en esta comisión, después de año y medio de legislatura, y me sorprende que en ese año y medio usted no haya reclamado ni la estación de autobuses ni la carretera de Ventorros, que sí son competencias de la Consejería de Fomento, y solo se dirija al Gobierno de España... No sé si es que a usted le gustaría estar en el Congreso de los Diputados en lugar de en esta Cámara, pero, bueno, respeto que usted en su libertad haga lo que quiera o lo que le ordenen.

Ha dicho también, señor Castellano, que el Ave Bobadilla-Granada nos conectaría con el eje transversal. ¿Con qué eje transversal, señor Castellano? ¿Con ese que lleva cuatro años parado y que no se va a ejecutar, por lo menos en breve espacio de tiempo? De hecho, a la consejera esta mañana se le ha preguntado por él y ni siquiera ha sido capaz de contestar. ¿Con ese eje transversal nos va a conectar?

Y, mire usted, señor Castellano, ha explicado usted muy bien lo que dijo la ministra el 17 de septiembre, cuando visitó Granada, lo que dijo que se iba a hacer en estos momentos y lo que se dejaría para una segunda fase. Y, mire usted, nosotros sí nos fiamos de la ministra, sí nos fiamos. Entiendo que ustedes no lo hagan porque, claro, no tienen un precedente fiable, solo hay que recordar todo lo dicho y todo lo mentado por los ministros socialistas respecto al Ave de Granada. Entonces, como su propio Gobierno nunca ha cumplido lo que ha prometido con el Ave de Granada, entiendo que ustedes estén recelosos. Sin embargo, nosotros sí nos fiamos de la ministra, porque es que hasta el día de hoy ha cumplido todo lo que ha dicho con el Ave de Granada.

Y ya se lo dije la última vez que debatimos de esto, pero se lo vuelvo a recordar, por si es que a usted se le ha olvidado. En los gobiernos socialistas de 2004 a 2011, resulta que en 2004 presupuestaron para el Ave a Granada cero euros y ejecutaron cero; en 2005 presupuestaron cero y ejecutaron cero; en 2006 presupuestaron cero y ejecutaron cero; en 2007 presupuestaron cero y ejecutaron cero; en 2008 presupuestaron 190 millones y ejecutaron 50; en 2009 presupuestaron 264 millones y ejecutaron 125; en 2010 presupuestaron 329 millones y ejecutaron 183, y en 2011, 403 millones y ejecutaron 321. Es decir, sus ministros presupuestaron 1.187 millones para el Ave Bobadilla-Granada y ejecutaron 681.

Por eso le digo que entiendo que usted no se fíe de un Ministro de Fomento, porque no tiene usted ningún precedente para fiarse, dado que sus ministros fueron los primeros que mintieron. Y en la memoria de todos los granadinos queda aquella promesa del señor Blanco de que el señor Zapatero llegaría en Ave a Granada en 2007. Y han pasado seis años.

Y mire usted por qué le digo que nos fiamos de la Ministra Pastor. En 2012 presupuestó 208 millones para el Ave a Granada: invirtió 220 millones, más del cien por cien; en 2013 presupuestó 156 millones, y ahora en 2014 ha presupuestado 136,7 millones. ¿Partidas más pequeñas? Sí, señor Castellano, pero las cumple; lo que pone lo cumple. Y además tengo también que recordarle que se ha tenido que encargar de pagar todo lo que dejó sin pagar el go-

bierno socialista en la línea Bobadilla-Granada, por ejemplo todas las expropiaciones, porque parece que el PSOE, cuando hace obras, se cree que todo el terreno es suyo, y practica «yo invito, pero que venga otro y lo pague».

Por tanto, le digo, señor Castellano, nosotros nos fiamos de la ministra. La ministra va a traer el Ave a Granada en 2015. Eso yo sé que a ustedes les molesta, les molesta que sea un gobierno popular quien lleve el Ave a Granada, que al final es lo que queremos todos los granadinos. Si hubiésemos seguido con su ritmo inversor, seguramente el Ave no hubiese llegado hasta 2030. ¿Queremos el Ave en Granada? El Ave va a estar en 2015. Y en la segunda fase, como ella bien ha dicho, porque no quiere engañar a los granadinos, se hará el resto de la inversión.

Señor Castellano, usted lo sabe muy bien, en seis años cambiaron tres veces el estudio informativo de la variante de Loja, un tiempo precioso que se podía haber utilizado. Tuvieron ustedes ocho años la oportunidad y no lo hicieron. De los 400 millones de la variante de Loja, cero presupuestados y cero invertidos; de los 700 de la estación de Granada, de la integración en Granada, cero presupuestados, cero invertidos.

Nosotros, insisto, creemos en las palabras de la ministra, creemos que vamos a tener el Ave en 2015, y que hará una segunda fase cuando las circunstancias económicas lo permitan. Ustedes deberían pedir perdón a los granadinos por las incesantes mentiras y por estos datos que le acabo de dar de lo que presupuestaban, vendían, se retrataban y nunca ejecutaban.

Y por último, respecto a la enmienda del Grupo de Izquierda Unida, decirles que estén tranquilos, el Alcalde de Loja está luchando por su municipio, como no puede ser de otra manera. Tiene una cita la semana que viene con el Secretario General de Infraestructuras para dar la mejor solución al paso del Ave por Loja. Y no me cabe duda que él, que lucha por sus vecinos ante quien sea, señor Castellano, ante quien sea lucha por sus vecinos, va a conseguir una mejor solución para su municipio.

Nada más y muchas gracias.

### La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora García.

Para concluir el debate, tiene la palabra el señor Castellano.

### El señor CASTELLANO GÁMEZ

—Muchas gracias, presidenta.

Bueno, tengo que agradecer, en primer lugar, la intervención de la señora Nieto, y decirle que, por supuesto, compartimos también el texto de la enmienda que presenta. Por lo tanto, creemos que es una aportación importante también, porque habla de la preocupación y del problema que tienen los vecinos, que son, además, los que están tan preocupados que se han constituido en plataforma ante lo que se les viene encima, que no es, como digo, el Ave sino todo lo contrario, este..., este engendro de tren, saben que les va a provocar una gran cantidad de problemas. Tanto los vecinos de la ciudad de Granada, en La Chana, como los vecinos también del municipio, de mi municipio, de Loja.

E, igual que tengo que agradecerle a Izquierda Unida que haya entendido el texto de la proposición no de ley, me sorprende que una persona a la cual le reconozco su valía política, lógicamente, como la señora García, no haya hecho mención en absoluto a la proposición no de ley sino que lo que haya hecho ha sido referirse

a un argumentario para justificar lo injustificable. La señora García sabe que hoy tenía un papelón en esta comisión, porque yo creo que, igual que ella dice que confía en la ministra, tiene a los miembros de su propio partido en Granada diciéndole todo lo contrario. Señora García, la Concejala de Urbanismo de Granada, la señora Nieto, pide que sea por escrito el convenio en el cual se comprometa la ministra en lo que le dijo, porque no se fía de la ministra. El señor Alcalde de Granada tampoco se fía, y es más, lía al ministerio haciéndole propuestas para marear, no a la perdiz, para marear a este Ave, que no sabemos todavía de qué especie es. Pero también desconfía del ministerio. El señor Alcalde de Loja, ese tan preocupado que usted dice, el señor Borrego, y lo digo sin acritud, ese señor resulta que un día sí dice que está en contra de lo que ustedes proponen, otro día coge la pancarta, dice que paralizan las obras, y, fíjense ustedes, paralizan las obras pero esta foto está hecha esta mañana. En esta foto, señor García, se ve el sondeo que se está haciendo en la vega de Plines para, supuestamente, proyectar el paso elevado que tiene que hacerse en la chapuza de esto que ustedes llaman Ave, pero que no lo es. Por tanto, eso es lo que decía el señor Alcalde de Loja, que estaba prohibiendo. Esto es lo que se está negando, y esta es la evidencia de lo que se está haciendo esta mañana, concretamente a las doce de la mañana.

Por tanto, decir que estemos tranquilos porque la ministra no nos va a engañar, o porque una conversación telefónica entre el Alcalde de Loja, que un día dice que está en contra y el día siguiente dice que está a favor y al día siguiente no sabe lo que decir de tanto mentir, o que dice que va a hablar por teléfono con el señor Niño, que es el Director General de Ferrocarriles, que mire usted qué casualidad, señora García, era el mismo director siendo Ministerio de Fomento el señor Álvarez Cascos. Y, por tanto, el señor Niño lo que ha hecho es traer la solución del año 1999 y ponerla en el año 2013.

Pero, fíjese usted, ustedes, señorías, y usted, señoría del Partido Popular, cuando usted habla y dice que los socialistas incumplimos, yo no voy a venir aquí a recordar, o no debería venir a recordar lo que es una evidencia dicha por ustedes incluso en la documentación en respuesta a las preguntas parlamentarias del Partido Socialista en el Congreso y en el Senado. La evidencia del 90% de la ejecución del proyecto, que es un proyecto diseñado por el gobierno socialista, porque en 2004 se empezó a diseñar, porque en 2004 y en 2005 no comenzó la obra, la obra comenzó a partir del diseño de la proyección que hace el gobierno socialista, y que invirtió más de 800 millones de euros, de los que ustedes ahora dicen que han invertido 1.187, como ha dicho hoy aquí.

Pero, mire usted, yo no voy a discutir en cantidades de lo que ya está hecho; lo que está hecho, está hecho, todas las fases de obra fueron contratadas por gobiernos socialistas, proyectadas por gobiernos socialistas. Desde que ustedes están en el gobierno, desde diciembre, o enero, me da igual, de 2012, o de 2011, ustedes no han contratado ni un solo tramo de obra, no han hecho ni han licitado obra, más allá de lo que usted dice, que tiene razón, pagar cosas, que se estaban haciendo, y pagar, lógicamente, como ocurre en cualquier administración, cosas que pudieron quedar pendientes y que es obligación del que gobierna. También lo hemos hecho nosotros cuando gobernamos en el año 2004, con lo que ustedes tenían de deuda anterior, y así ocurrirá en democracia con un gobierno que suceda a otro. Por tanto, no nos rasguemos las vestiduras. Es más, a nosotros nos encantaría, en Madrid o en Sevilla, seguir siendo los que paguemos las deudas, porque significa que seguiremos gobernando. Por tanto, en eso no tenga usted ningún problema en que lo hagamos.

No vamos a poner la mano en el fuego ni por la ministra ni por nadie. ¿Por qué? Porque lo que nos creemos es lo que se contrata, lo que se proyecta, lo que se hace como se tiene que hacer, con la fuerza de la ley. Y, por tanto, aquí no estamos en una religión, aquí no estamos en una doctrina de fe ciega ante una eviden-

cia, que no existe en este caso, sino que lo que estamos es ante la evidencia de los hechos. Y los hechos es que la ciudadanía granadina, lojeña, los ciudadanos que ven el tren como una amenaza en vez de como una oportunidad están denunciando lo que denunciábamos también hoy aquí Izquierda Unida y el Partido Socialista, y otras fuerzas sociales en la provincia y fuera: que ustedes, todo lo que nos pedían antes, ahora lo están incumpliendo. Y que no solamente incumplen con Granada, sino que lo hacen con la alevosía de condenarnos a una solución provisional, que va a ser definitiva, a ciudadanos que van a perder sus casas, a ciudadanos que van a quedar aislados, a agricultores que no van a tener conexión para su tierra, a zonas de interés ecológico que van a sufrir plataforma elevada y taludes para salvar un paso a nivel, a zonas..., a centros educativos que veremos a ver lo que les ocurre..., en definitiva, a una entrada a la ciudad de Granada que va a ser un auténtico cuello de botella. Por eso hacemos y decimos lo que hoy aquí estamos diciendo... y hemos dicho desde hace más de dos años. Y ustedes nos han dicho a los socialistas que mentíamos por decir lo que ustedes hoy nos traen aquí: esta solución chapucera que el día 17 de septiembre anunció la ministra Pastor.

Y le aclaro a usted, señora García, que sí me preocupo por la estación de autobuses...

## La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor Castellano, perdone usted, pero tiene que ir acabando por los tiempos que hemos marcado.

## El señor CASTELLANO GÁMEZ

—Presidenta, termino inmediatamente.

Sí me preocupo y mi grupo parlamentario se preocupa por la estación de autobuses de Loja, una estación que debía estar ya construida pero que ha sido su Gobierno, el del Partido Popular en Loja, el que decidió que se cambiara de sitio y se paralizara. Y, por eso, precisamente, hemos traído una pregunta, que está registrada, a esta comisión, para preguntarle a la consejería que por qué este cambio en la ubicación.

Y además, sí nos preocupamos por la carretera de Ventorros, por eso hicimos el proyecto, gobernando los que gobernábamos. Y, ahora, en el Gobierno, seguro que haremos lo que aquí hoy ha anunciado la consejería: las actuaciones de conservación y mejora para que los vecinos de Ventorros tengan lo que tienen que tener, lo que ustedes nunca han hecho y no están haciendo, cuando gobernaron antes en Loja, ni ahora, y, por supuesto, en otras instituciones, como el ministerio.

Por tanto, de nosotros sí se fían los ciudadanos, no por casualidad también ganamos las últimas elecciones en el Ayuntamiento de Loja, pero lo arrebataron con las malas artes de un pacto antinatural.

Muchas gracias, presidenta. Muchas gracias, señorías.

[Intervenciones no registradas.]

## La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señorías... Señorías, por favor... Señorías, por favor.

Vamos a proceder a la votación de las proposiciones no de ley [*intervenciones no registradas*], no sin an-

tes —por favor, señorías— pronunciarse todos los grupos, como tiene que hacerse, sobre la enmienda *in voce* que se ha producido por parte de Izquierda Unida, por si se admite a su trámite.

¿No? Vale. Pues hay un grupo que no admite a trámite la...

Bien, pero es que lo tiene que admitir a trámite toda la comisión. ¿De acuerdo?

Bien, no procede entonces la votación de la enmienda.

Pasamos entonces a las votaciones de las proposiciones no de ley tal y como estaban en su momento redactadas.

Empezamos con la primera proposición no de ley del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida sobre la zona de actuación..., la Zona Franca en la zona de actuación logística del Campo de Gibraltar.

Se inicia la votación.

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

Votamos la siguiente proposición no de ley relativa al Consejo Andaluz del Taxi, donde sí se ha admitido la enmienda *in voce* que ha hecho su proponente, el señor Raynaud. Por lo tanto, votamos tal y como queda, con esa proposición *in voce*, que era exactamente cambiar una palabra, era «continuar» por «iniciar», creo que era. Efectivamente.

Y que..., bueno, el párrafo es que no figura en la..., no..., eso está en el pie de la proposición. Por lo tanto, sí..., por lo tanto, cambiamos, tal y como hemos quedado, la palabra y votamos así.

El señor.....

—Perdón, pero se suprime el párrafo de la exposición de motivos también, según comentó el portavoz...

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Sí, sí, no hay ningún problema. Lo que quiero decir es que ello no cambia..., no se publica, por lo tanto no tiene ningún problema a la hora de votar. ¿Vale? Bien.

Se inicia la votación.

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

Y votamos, por último, la última proposición no de ley, relativa a la terminación y ejecución del proyecto de la variante y estación de Loja, y al cumplimiento del protocolo entre el Ministerio de Fomento y la Junta de Andalucía, Ayuntamiento de Granada y Adif, para la remodelación de la red arterial ferroviaria de Granada y la llegada de la alta velocidad, AVE, a la ciudad de Granada.

Se vota tal y como estaba redactada.

Se inicia la votación.

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

Bien, pues con esto terminamos los trabajos de la comisión. Muchas gracias a todos y nos vemos el día 31, que creo que es la otra.

