

COMISIONES



Núm. 32

VIII Legislatura

Año 2008

OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

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

Sesión celebrada el miércoles, 4 de junio de 2008

ORDEN DEL DÍA

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- 8-08/APC-000020. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a petición propia, a fin de informar acerca de las líneas de actuación en la presente legislatura de la Consejería de Obras Públicas y Transportes.
- 8-08/APC-000032. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar sobre las líneas de actuación que va a desarrollar en los diversos programas de su competencia, las iniciativas legislativas, compromisos y reformas que considere necesarias, con la correspondiente programación temporal y las repercusiones económicas que dichas actuaciones tendrán sobre su presupuesto, presentada por el G.P. Popular de Andalucía.
- 8-08/APC-000050. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar sobre los objetivos y líneas de actuación que piensa poner en marcha en la Consejería durante la presente Legislatura, presentada por el G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.
- 8-08/APC-000089. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar sobre las líneas de actuación en la presente legislatura de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, presentada por los Ilmos. Sres. D. Manuel Gracia Navarro, D. Juan Antonio Cebrián Pastor, Dña. Regina Cuenca Cabeza, Dña. Susana Rivas Pineda, D. Fidel Mesa Ciriza y D. Mario Jesús Jiménez Díaz, del G.P. Socialista.

SUMARIO

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

Comparecencias

8-08/APC-000020, 8-08/APC-000032, 8-08/APC-000050 y . 8-08/APC-000089. Comparecencias de la Excm.a Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar acerca de las líneas de actuación de la Consejería en la presente legislatura.(pág. 3).

Intervienen:

Dña. María del Mar Moreno Ruiz, Consejera de Obras Públicas y Transportes.

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

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

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

Se levanta la sesión a las doce horas, cuarenta y siete minutos del día cuatro de junio de dos mil ocho.

8-08/APC-000020, 8-08/APC-000032, 8-08/APC-000050 y 8-08/APC-000089. Comparecencias de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar acerca de las líneas de actuación de la Consejería en la presente legislatura

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Buenos días. Bienvenidos y bienvenidas a esta Comisión de Obras Públicas del Parlamento de Andalucía. Permítanme que mis primeras palabras sean también para darles la bienvenida a los representantes del Gobierno que están acompañando a la señora Consejera en su comparecencia, y a ella misma le dé la bienvenida también y le desee que su trabajo al frente de esta importantísima responsabilidad redunde en beneficio del conjunto de los andaluces y de las andaluzas. A la señora Consejera no le es en ajeno, en absoluto, el funcionamiento de esta institución, y yo creo que eso debe servir y va a servir para darle contenido político a esta Comisión parlamentaria.

Hoy comenzamos los trabajos de la misma, y lo hacemos con la comparecencia de la excelentísima señora Consejera para dar cuenta de una serie de solicitudes de comparecencia que se han formulado por los tres grupos parlamentarios y por el propio Gobierno, a fin de informar de las líneas de actuación de la Consejería en la presente legislatura.

El acuerdo de la Mesa fue establecer dos turnos para cada uno de los grupos. Como así se estableció, esta Presidencia va a dar cumplimiento, como no puede ser de otra manera, al acuerdo de la Mesa, pero sí va a ser riguroso en la aplicación de los tiempos, de manera que los grupos, a la finalización de la primera intervención de la Consejera, tendrán diez minutos y, después, tendrán la posibilidad de una réplica de cinco minutos cada uno de los grupos. Naturalmente, la Consejera también tiene fijado su tiempo, una intervención primero más larga, y ya iremos modulando también la intervención, para intentar que esto no se eternice.

Si les parece, señorías, damos comienzo a la Comisión. Y yo, en este momento, le doy la palabra a la señora Consejera.

La señora MORENO RUIZ, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Muchas gracias, señor Presidente.

Buenos días, señor Presidente. Señoras y señores diputados, miembros de la Comisión de Obras Públicas y Transportes del Parlamento de Andalucía.

Comparezco por primera vez, a petición propia, también a petición del Grupo Popular y del Grupo Par-

lamentario Socialista, en esta Comisión permanente, para exponer las líneas generales de actuación que van a regir durante los próximos cuatro años la gestión de la Consejería de Obras Públicas y Transportes.

Permítanme que mis primeras palabras sean de felicitación y expresarles mi reconocimiento, tanto al Presidente como a los miembros de la Mesa, por su elección; también de manera muy especial a los portavoces de los grupos políticos, y, en conjunto, a los miembros de la Comisión, puesto que estoy convencida de que la tarea legislativa, de impulso y de control al Ejecutivo, que sus señorías van a ejercer durante los próximos años, dará sobradamente cumplimiento al mandato que les han otorgado los andaluces.

Las responsabilidades que me ha encomendado el Presidente de la Junta de Andalucía, desde luego, son un reto apasionante para el que espero contar con el apoyo y las aportaciones de sus señorías. Tengo el convencimiento de que el debate, el diálogo, incluso la discrepancia, si es constructiva, nos enriquecerá a todos y a todas. Y estoy absolutamente convencida de que la voluntad de colaboración y lograr el consenso en todos aquellos proyectos que sea posible será el mejor camino para desarrollar un buen trabajo en esta Comisión.

Voy a entrar de lleno en el trabajo que pretende desarrollar la Consejería de Obras Públicas y Transportes en esta nueva legislatura, desarrollando, como es natural, el discurso de investidura de don Manuel Chaves González, del Presidente de la Junta de Andalucía, del pasado 27 de junio.

En un primer bloque me referiré al marco estratégico de planificación para los próximos años, que, como saben, es el Plan para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía, que en adelante simplificaré con el PISTA, como todos conocen. En un segundo bloque, me referiré al programa viario. En un tercer apartado me referiré a las infraestructuras de transporte y comunicaciones por ferrocarril. En un cuarto bloque me referiré a los servicios de transporte público por carretera y también al transporte metropolitano. Y en la última parte de mi comparecencia voy a referirme a los planes que tenemos en los puertos, aeropuertos y redes logísticas de Andalucía.

En lo referido a la planificación, señorías, como bien saben, la obra pública no se improvisa: la obra pública se planifica. La planificación añade, además de rigor, transparencia a la gestión pública y, sin duda, facilita la propia tarea de control de la oposición.

Como saben, en el año 2007 terminó el marco del Plan Director de Infraestructuras de Andalucía con un resultado francamente positivo, desde el punto de vista del cumplimiento de sus objetivos. Ahora estamos embarcados en otro marco de planificación, el PISTA, que vuelve a identificar los objetivos y retos que tiene Andalucía por delante y que compromete a una serie de actuaciones en el horizonte del 2013.

Los retos, evidentemente, de hoy no son los mismos que los del Plan Director de Infraestructuras del año 1997 al 2007, cuya máxima pretensión era sacar a Andalucía del aislamiento que en materia de comunicaciones había heredado del pasado, y yo creo que el trabajo mereció la pena. En el periodo 1997-2007, se pusieron en servicio 715 nuevos kilómetros de autovía, hasta alcanzar una red que hoy casi llega a los dos mil quinientos kilómetros. En ese mismo periodo, se pusieron en servicio 166 kilómetros de ferrocarril de alta velocidad, hasta alcanzar, al finalizar el tiempo de dicho plan, en el 2007, los 375 kilómetros, con los que Andalucía hoy se sitúa a la cabeza de España en kilómetros de alta velocidad.

Desde el punto financiero se invirtieron en el periodo de vigencia del Plan Director de Infraestructuras más de dieciséis mil millones de euros, lo que supone una ejecución, sobre lo que se había previsto inicialmente, del 127%. Por lo tanto, superamos aquellos objetivos y hoy nos enfrentamos a otros, pero es bueno recordar que los primeros se alcanzaron porque su consecución es la garantía y un acicate para conseguir los siguientes.

Pues bien, el plan PISTA resume esos nuevos objetivos, identifica las actuaciones necesarias para alcanzarlos, objetivos que coinciden plenamente con los marcados en el nuevo Estatuto de Autonomía. Desarrollo económico, igualdad, cohesión, lucha contra el cambio climático, fomento del transporte público, seguridad y calidad son elementos claves de este plan.

Por lo tanto, señorías, la ejecución del plan PISTA va a suponer un salto de gigante para Andalucía en materia de comunicaciones y transportes. Es una apuesta inversora ambiciosa, conscientes de que tenemos que aprovechar el marco europeo, es decir, el programa operativo FEDER 2007-2013; un plan, además, que suma a los presupuestos andaluces una estimación igualmente ambiciosa de los presupuestos que el Estado invertirá en Andalucía.

Y quiero detenerme unos minutos en este punto porque creo que el PISTA realiza un ejercicio valiente, porque ni este Parlamento puede controlar la gestión del Ministerio de Fomento ni la Junta de Andalucía puede comprometer por sí misma la actuación del Estado. Pero lo cierto es que el plan PISTA, en ese plan, nos mojamos al hacer públicas nuestras pretensiones y estimaciones; no en vano el nuevo Estatuto de Autonomía para Andalucía amplía el marco de relaciones bilaterales con el Estado en estas y otras materias.

Creo que este ejercicio de responsabilidad política y de compromiso con Andalucía merece ser destacado. Y quiero dejar constancia en esta primera comparecencia que abordaremos esas relaciones con el Estado desde el respeto, desde la cooperación, desde el diálogo, reconociendo la plena autonomía sobre su propia planificación, al tiempo que nuestro legítimo interés por participar en la toma de decisiones de lo que incumbe a nuestra tierra.

Quiero dejar claro este punto porque, con frecuencia, el Parlamento tiende a confundir estos conceptos, y por el simple hecho, por ejemplo, de que en este momento haya dos Gobiernos, el nacional y el autonómico, del mismo color político, seguramente eso sea una tentación continua de confundir competencias y responsabilidades. Yo procuraré mantener clara esa línea divisoria, propia de un Estado autonómico como el español, al tiempo que defenderé las prioridades andaluzas, sabiendo que José Luis Rodríguez Zapatero sintoniza plenamente con las prioridades de Manuel Chaves, al igual que la Ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, y, por tanto, marcada esa línea divisoria del Estado y la Comunidad Autónoma, estoy convencida de que esta legislatura será rica en colaboración y entendimiento con el Estado.

Pues bien, el plan PISTA pretende materializar ese entendimiento, recogiendo las actuaciones contempladas en el PEIT y señalando nuestro propio plan de actuación. Estoy convencida de que la convergencia del esfuerzo del Estado y de la Junta de Andalucía va a suponer, como decía, un paso de gigante, un esfuerzo inversor sin precedentes que va a resolver muchos problemas de Andalucía y nos va a situar, en el mapa de las comunicaciones y el transporte de España, en pie de igualdad con todos los instrumentos para competir, asimilando Andalucía a las sociedades más modernas, cohesionadas y dinámicas de Europa.

Como saben, señorías, el plan PISTA, en cuanto a su tramitación, ya ha terminado la información pública, proceso en el que se han realizado las oportunas alegaciones por aquellas entidades y colectivos e instituciones que han querido hacerlo. Estamos ahora mismo ya en un proceso de concertación con los agentes sociales, en el que se está priorizando dicho debate para conseguir, como es natural, el mayor respaldo hasta su aprobación definitiva.

Y permítanme un último apunte sobre este plan, y es el que se refiere a su marco temporal de ejecución.

La fecha de 2013 viene a coincidir con la de la Estrategia para la Competitividad de Andalucía, y también con el Plan Andaluz de Investigación, Desarrollo e Innovación, si bien quiero dejar claro que no marca el final o la puesta en servicio de todas las actuaciones contempladas en dicho plan.

Hemos querido, por lo tanto, especificar en el plan, como ya hizo el Presidente en su discurso de investidura, como yo lo haré hoy en esta comparecencia, los compromisos temporales, para evitar, en la medida de lo posible, confusiones, pues está claro, por una parte, que el PEIT, el plan del Estado, tienen un horizonte temporal de 2020, y, en relación con nuestras propias actuaciones, una parte importantísima de las infraestructuras habrá entrado en servicio y otra parte seguirá en ejecución después de 2013, como es natural, comprometido en los ejercicios inmediatamente posteriores. Por eso, en esta comparecencia voy a intentar

delimitar con la mayor claridad posible la tarea que pretende abordar la Consejería de Obras Públicas en la presente legislatura.

Comenzando por la red viaria, en relación con la red de gran capacidad, el PISTA prevé un total de 1.614 nuevos kilómetros de autovías, de los cuales 1.059 corresponderá ejecutar al Estado y 555 a la Comunidad Autónoma.

Por la Junta de Andalucía, de esos 555 kilómetros que le asigna el PISTA, un total de 41 kilómetros ya se han puesto en servicio a lo largo del año 2007, y, en el año 2012, 438 nuevos kilómetros de autovía estarán en servicio o en estado de desarrollo o ejecución.

En los planes de esta legislatura es destacable —voy a intentar concretar esos plazos— el desarrollo del que se va a convertir en el principal eje viario estructurante de Andalucía, en el tercer eje estructurante. Tras la puesta en servicio de las autovías A-92 y A-381, Jerez-Los Barrios, la Junta de Andalucía ha puesto en marcha, como sus señorías conocen, la Autovía del Olivar. Esta autovía unirá las principales ciudades medias del interior de Andalucía en el eje Estepa-Lucena-Jaén-Úbeda, conectándolas por el extremo occidental con la A-92; por el centro, con la futura autovía Granada-Córdoba-Badajoz-Lisboa, y, por el extremo oriental, con la nueva salida de Andalucía hacia Levanta por la futura autovía Linares-Albacete. De los 183 kilómetros totales que tendrá, al final finalizar la legislatura se habrán puesto en servicio más de la mitad, y el resto estará en avanzado estado de ejecución.

Otra autovía que por su importancia quiero mencionar con nombre y apellidos es la Autovía del Almanzora, Baza-Huércal-Overa, de la que se pondrán en servicio los cinco tramos entre Huércal-Overa y Purchena, lo que supone la mitad del trazado total, y el resto estará en ejecución. De la autovía Jaén-Córdoba, por El Carpio, se pondrán en servicio dos tramos, se acometerán las obras de otros tres tramos y se elaborará el proyecto del tramo restante. De la autovía Iznalloz-Darro se pondrán en servicio dos tramos, se desarrollarán las obras de otros dos tramos y se elaborará el proyecto de un tramo restante. La continuación de la autovía Jerez-Arcos hacia Algodonales, donde se iniciarán las obras en al menos un tercio del trazado, poniéndose en servicio un primer tramo y se elaborarán los proyectos del resto. La conexión de la Ruta de la Plata entre Zalamea y Calañas en Huelva, donde también se iniciarán las obras en al menos una cuarta parte del trazado, poniéndose en servicio un primer tramo, y se elaborarán los proyectos del resto. Los kilómetros restantes para completar las previsiones del PISTA se licitarán durante el resto del año 2012 y año 2013, cumpliendo así el objetivo marcado por la Junta de Andalucía en este plan.

Respecto a las redes de gran capacidad, que competen a la Administración General del Estado y que deberían culminarse en esta legislatura, están la Autovía

del Mediterráneo, entre Motril y Albuñol, la Granada-Motril y la Córdoba-Antequera. Además, el Ministerio de Fomento tiene que seguir ejecutando las autovías Linares-Albacete, Jerez-Dos Hermanas, Vejer-Algeciras, Huelva-Badajoz y Granada-Córdoba-Badajoz.

Por otra parte, el programa de redes de gran capacidad. El Gobierno de Andalucía ha prestado especial atención a la mejora de la calidad y la seguridad de toda la red de carreteras, actuando a través del Plan de Mejora de la Accesibilidad, la Seguridad y la Conservación de la Red de Carreteras de Andalucía, más conocido como el Plan MAS CERCA.

Con esta filosofía de trabajo se está actuando en cada comarca, atendiendo a sus problemas y necesidades específicas, para lograr la mayor accesibilidad del conjunto del territorio, respondiendo a un claro objetivo de cohesión territorial.

Los objetivos de este plan, del Plan MAS CERCA, se van a ampliar en el marco del horizonte temporal del PISTA. Como saben, finalizaba en 2010 y se va a ampliar hasta 2013, y en este sentido se van a incorporar nuevas actuaciones dirigidas tanto al tratamiento de los viarios metropolitanos como a la mejora de la integración urbana de las travesías, a la intensificación de las medidas de seguridad vial, al tratamiento paisajístico de las carreteras y a la mejora ambiental.

El plan va a continuar interviniendo sobre el conjunto de la red viaria autonómica, actuando, en esta legislatura, sobre el 55% de la red para completar así la mejora de la totalidad de las carreteras andaluzas.

En accesibilidad y seguridad, durante la legislatura se va a actuar en 970 kilómetros de carreteras convencionales entre acondicionamientos y variantes de población, y, en concreto, en esta ampliación del programa MAS CERCA, las comarcas que se van a ver más afectadas por estas nuevas incorporaciones de programas y actuaciones son las de Los Vélez, en Almería; el Campo de Gibraltar, en Cádiz; Campiña y Subbética, en Córdoba; Alpujarra, de Granada; Andévalo, de Huelva; El Condado, en Jaén; Serranía de Ronda, en Málaga, y Campiña, de Sevilla.

Y es que, señorías, la obra pública andaluza está al servicio de la cohesión territorial, de la igualdad de los andaluces y andaluzas, y por eso vamos a intervenir en cada rincón de Andalucía para garantizar que el conjunto de nuestros pueblos y ciudades se sienta integrado en una red de comunicaciones propia del siglo XXI.

Además de la accesibilidad, como saben, la Junta de Andalucía lleva a cabo una política de conservación permanente de la totalidad de la red autonómica de carreteras para garantizar unos niveles adecuados de servicio. En concreto, en esta legislatura, esta previsión de renovación del pavimento y mejora del firme abarcará más de cuatro mil kilómetros, lo que significa casi la mitad de la red autonómica de carreteras.

Y, por fin, respecto a las actuaciones en la red viaria dentro de las áreas metropolitanas, quiero decirles que

estas se caracterizan por ser vías que albergan calzadas para el tráfico rodado, desdoblamientos, plataformas reservadas para el transporte público, carriles-bici y paseos peatonales, y, entre otras, destacaré las siguientes actuaciones: el acceso norte de Almería, la ronda sur metropolitana de Jerez, la ronda oeste de Córdoba, la ronda este metropolitana de Granada, la conexión sur metropolitana de Huelva, las rondas metropolitanas de Jaén y el vial metropolitano distribuidor oeste de Málaga.

Señorías, después del programa de red viaria, el segundo gran programa de actuación de la Consejería de Obras Públicas se refiere al ferrocarril. En primer lugar, les quiero decir que nos preocupan las comunicaciones por ferrocarril de altas prestaciones, alta velocidad de Andalucía, con el resto de España, y, por otra parte, la comunicación de las capitales andaluzas entre sí.

Pues bien, el objetivo planteado por la Junta de Andalucía en esta materia es que, en el año 2013, todas las capitales andaluzas estén unidas entre sí por servicios ferroviarios de altas prestaciones, con las distintas modalidades técnicas que así lo permiten. En unos casos estaremos hablando de líneas exclusivas de transporte de viajeros, en otros casos estaremos hablando de líneas mixtas de transportes de viajeros y mercancías; en unos casos estaremos hablando de vías completamente reformadas, y en otros casos estaremos hablando del uso de cambiadores de ancho de vía o las traviesas polivalentes como paso intermedio hasta tanto las infraestructuras ferroviarias estén completamente reformadas.

El conjunto de todas estas actuaciones permitirá cambiar de manera radical el transporte por ferrocarril, hacerlo competitivo frente al vehículo privado. Todas y cada una de las capitales andaluzas verán reducidos sustancialmente los tiempos de viaje, la calidad del material móvil, la frecuencia y la puntualidad de los servicios. Estamos hablando de unos servicios de altas prestaciones ferroviarias y de unas infraestructuras de alta velocidad que van a satisfacer las necesidades de las personas de los cuatro puntos cardinales de Andalucía, situándonos, como ya estamos, a la cabeza de España, y nos situaremos a la cabeza de Europa en esta materia.

En este sentido, los compromisos detallados para la presente legislatura son los siguientes:

Como todo el mundo sabe, Córdoba, Sevilla y Málaga ya disfrutan de este tipo de servicios.

En relación con Huelva, les diré que los servicios ferroviarios de esta provincia ya disponen del cambiador de ancho de vía que le permite conectarse a la red de altas prestaciones a través de Sevilla, y, por lo tanto, con independencia de la finalización del denominado eje transversal de ferrocarril de Andalucía, ya es una realidad la conexión de Huelva a la red, y nuestro objetivo es ampliar los servicios de altas prestaciones que reciba esta capital de Andalucía.

La línea ferroviaria de altas prestaciones Sevilla-Cádiz estará en servicio en esta misma legislatura, pues los trabajos, como todos saben, marchan a buen ritmo. Son trabajos, como saben, del Ministerio de Fomento.

En relación con Jaén, ya estamos trabajando en la construcción de un cambiador de ancho de vía, similar al existente en Huelva, en la estación de Córdoba central, que permitirá, igualmente, su conexión con la red, y vamos a hacer un esfuerzo para que también estén en servicio en esta misma legislatura los servicios ferroviarios de altas prestaciones.

En relación con Granada, en el año 2013 está prevista la puesta en servicio del eje ferroviario transversal de Andalucía, en concreto los tramos entre Sevilla y Antequera, que ejecuta la Junta de Andalucía, y del trayecto entre Antequera y Granada, que actualmente está ejecutando el Estado.

Y en relación con Almería, su incorporación al transporte ferroviario de altas prestaciones de Andalucía está prevista también para el año 2013, a través del oportuno cambiador de ancho de vías, sin perjuicio de la continuación del eje transversal hasta la capital.

Y no quiero olvidar que el Ministerio de Fomento tiene en distinto grado de ejecución las conexiones de alta velocidad de todas las capitales andaluzas con Madrid y con el Levante, a través de Almería.

En cuanto a los servicios ferroviarios regionales y de cercanías, estos servicios ferroviarios convencionales deben contribuir, en función de sus características, a la mejora de la accesibilidad del conjunto de la población a los distintos centros del sistema de ciudades de Andalucía. La ampliación, mejora y modernización de estos servicios será una estrategia fundamental para alcanzar los objetivos de articulación, y por ello es necesario poner en marcha actuaciones de muy diferente naturaleza: infraestructura, prestación de servicios, mejora de la gestión. En este sentido, tendremos ocasión de profundizar en el convenio firmado entre la Junta de Andalucía y Renfe para la prestación de servicios de media distancia.

En cuanto al transporte metropolitano, señorías, en el fomento del transporte público, además del ferrocarril, la otra línea de actuación fundamental es el desarrollo de los transportes metropolitanos, que acaparan prácticamente el 75% de la movilidad en los días laborales en nuestra Comunidad Autónoma. Posiblemente estemos ante una de las demandas ciudadanas más insatisfechas y más complejas de atender, en la que ya estamos haciendo un esfuerzo sin precedentes y al que vamos a dedicarnos con más intensidad, si cabe, en esta legislatura. Se trata de una materia compleja en lo técnico y en lo político. Crear una malla de transporte metropolitano intermodal, sostenible, eficiente, bien trabada, bien planificada en las no siempre bien ordenadas conurbaciones urbanas, plantea casuísticas bien diferenciadas entre sí, con evidentes complicaciones de

carácter técnico, a las que hay que añadir la complejidad política, pues en dicha planificación no actúa únicamente la Junta de Andalucía, sino que también intervienen los ayuntamientos implicados, cuya colaboración demando desde hoy al tiempo que ofrezco la mía.

Andalucía cuenta con ocho áreas metropolitanas, en el entorno de las capitales, más el Campo de Gibraltar y la Costa del Sol, en las que vive el 60% de la población de la Comunidad, y se generan dos partes de la riqueza de nuestra tierra. De ahí que sean las zonas donde se produce una mayor congestión de tráfico y, por tanto, donde el transporte de viajeros tiene planteados algunos de sus mayores retos.

Respecto a la primera línea de trabajo..., es decir, una primera línea de trabajo será la mejora de los sistemas de transporte existentes, posibilitando su intermodalidad e integración tarifaria..., perdón, esa es la primera línea de trabajo. Y habrá una segunda que se refiere a la creación de nuevos sistemas de transporte sostenibles en cada área metropolitana, para lo cual ya se están elaborando los planes de transporte metropolitano. Pues bien, como decía, respecto a la primera línea de trabajo, actualmente funcionan los consorcios de Sevilla, Málaga, Granada, Bahía de Cádiz, Campo de Gibraltar, Jaén y Almería, y están en fase final de proceso de constitución los de Huelva y los de Córdoba. Por lo tanto, nuestra intención es que en esta legislatura todos y cada uno de los consorcios metropolitanos estén, no ya solo constituidos sino a pleno rendimiento, ofreciendo sus ventajas a la ciudadanía.

Respecto a la segunda de las líneas de trabajo, es decir, a la creación de nuevos sistemas de transporte sostenible, en la actualidad se está elaborando el plan de transporte metropolitano de Sevilla..., perdón, ya está aprobado, y vamos a elaborar a lo largo de la legislatura los planes de transporte del resto de las áreas metropolitanas: Málaga, Bahía de Cádiz, Granada, Campo de Gibraltar, Almería, Jaén, Huelva y Córdoba.

Al margen de las nuevas infraestructuras que se pueden concretar en estos planes, les puedo decir que en estos momentos están en construcción o en proyecto más de 200 kilómetros de nuevas infraestructuras ferroviarias de transporte metropolitano por parte de la Junta de Andalucía.

Y respecto a las principales infraestructuras a desarrollar en esta legislatura, caben destacar las siguientes: en Sevilla, en esta legislatura se pondrá en funcionamiento la línea 1 del metro, y se implantarán nuevos servicios tranviarios: Alcalá de Guadaira, Dos Hermanas —que entrarán en servicio en la presente legislatura—, y Aljarafe —que estará en avanzado estado de ejecución—. También se terminarán los proyectos constructivos de las líneas 2, 3 y 4 del metro. Además, la Junta de Andalucía continuará colaborando en la prolongación del tranvía del centro de Sevilla.

En la provincia de Málaga, en esta legislatura se pondrá en servicio la línea 2 del metro de Málaga, y

la línea 1 estará en avanzado estado de ejecución. El corredor de la Costa del Sol, en el trayecto responsabilidad de la Junta de Andalucía —Fuengirola a Estepona—, habrá iniciado su ejecución en esta misma legislatura.

En Granada se pondrá en servicio la línea metropolitana de metro; en la Bahía de Cádiz se pondrá en servicio el tren-tranvía, para cerrar el anillo ferroviario de la Bahía, en coordinación con las administraciones locales; y en cuanto al tranvía urbano de Jerez se terminará, a la mayor brevedad posible, el estudio de trazado y proyecto constructivo, para que a partir de ahí el Ayuntamiento pueda decidir sobre la licitación de las obras y el material móvil. En Almería se elaborará el estudio informativo de las conexiones tranviarias y se redactarán los proyectos de los itinerarios definidos en dichos estudios. En Huelva se redactará el proyecto de la conexión tranviaria Huelva-Punta Umbría-Cartaya, y se iniciarán las obras. En Córdoba se terminará a la mayor brevedad posible el estudio de trazado y proyecto constructivo del sistema tranviario urbano, para que el Ayuntamiento pueda decidir sobre la licitación de las obras y el material móvil. En Jaén, igualmente, se terminará a la mayor brevedad el estudio de trazado y proyecto constructivo del sistema tranviario urbano, igualmente en colaboración con el Ayuntamiento, con lo cual habremos, como decía, impulsado una malla novedosa y estrecha de servicios tranviarios que contribuyan a la movilidad en el área de transporte en los distintos consorcios, en las distintas áreas metropolitanas de Andalucía.

Paso a referirme ahora a la importancia de los puertos, aeropuertos y redes logísticas de Andalucía. Sin duda, el transporte de mercancías ha experimentado un intenso crecimiento en los últimos años, triplicándose el volumen con origen y destino en Andalucía desde 1998 a la actualidad, al pasar de 200 a 600 millones de toneladas. La previsión es que siga creciendo al mismo ritmo hasta el año 2013, lo que significa, qué duda cabe, una importante oportunidad de creación de empleo y riqueza para la economía andaluza. Para lograr una mejora de la competitividad del sector, el plan PISTA concederá prioridad a la mejora del sistema portuario y aeroportuario, a configurar una potente red de áreas logísticas y a completar las conexiones terrestres con el exterior de la Comunidad Autónoma.

Como saben, el sistema portuario y aeroportuario andaluz nos sitúa, comparativamente, en buena situación respecto al resto de Europa. Contamos con ocho puertos de interés general, todos ellos con proyectos significativos de ampliación en marcha, y con seis aeropuertos en funcionamiento y otros dos en proyecto impulsados por la iniciativa privada. En estos momentos, la Agencia Pública de Puertos de Andalucía está desarrollando proyectos que van a suponer una inversión pública y privada global superior a los 1.100 millones de euros hasta 2013, tanto en puertos de titularidad

autonómica, con el objetivo de alcanzar los 25.000 atraques en 2015, como en la configuración de la red de áreas logísticas de Andalucía.

Señorías, por su parte, los puertos andaluces de interés general copan el 30% del tráfico de contenedores transportados por vía marítima en España. Y en esta legislatura resulta prioritario ejecutar los planes de inversión de cada uno de los puertos andaluces, mejorando las conexiones viarias y ferroviarias. Precisamente, para aprovechar mejor las potencialidades de generación de actividad económica y de empleo de los puertos andaluces, el PISTA diseña una red andaluza de áreas logísticas, siguiendo, precisamente, una estrategia de especialización, complementariedad y coordinación entre las distintas áreas. La red se organiza creando áreas logísticas en el entorno de los nodos portuarios de la Bahía de Algeciras, Huelva, Bahía de Cádiz, Málaga, Sevilla, Almería y Motril, más los nodos interiores de Jaén, Córdoba, Granada y zona central de Andalucía. En la actualidad existen en Andalucía mil hectáreas de suelo de uso logístico. El PISTA propone la creación de 2.700 hectáreas de nuevos suelos logísticos, de las cuales mil hectáreas son de iniciativa de la Junta de Andalucía y un 50% se comercializarán en esta legislatura.

Finalmente, en materia de aeropuertos, el Ministerio de Fomento tiene en distintas fases de ejecución los planes directores de los aeropuertos andaluces, que contemplan, entre otras cuestiones, la segunda pista del aeropuerto de Málaga, o la ampliación de la de Córdoba para que el aeródromo cordobés pueda acoger vuelos comerciales regulares. Existen también proyectos de nuevos aeropuertos de iniciativa privada en el Campo de Gibraltar, Huelva y Antequera, de los cuales estos dos últimos se encuentran ya en tramitación en el Ministerio de Fomento. La Junta de Andalucía va a potenciar las conexiones viarias de titularidad autonómica que conectan los aeropuertos andaluces, y realizará la conexión de ferrocarril de alta velocidad del aeropuerto de Sevilla, que estará en servicio en 2013, mientras que el Ministerio de Fomento ejecutará la del aeropuerto de Málaga. Con todo ello se cumplirá el compromiso del PISTA de que en 2013 el 85% de la población andaluza se encuentre a menos de 55 minutos de un aeropuerto.

Y, señorías, termino ya, con tres breves apuntes: El primero se refiere a nuestra contribución a la Estrategia Andaluza contra el Cambio Climático, que, sin duda, es significativa dentro del PISTA y dentro de la actuación de la Consejería. En el siglo *xxi* los principales retos para Andalucía, al igual que para el conjunto de Europa, están relacionados con el intenso crecimiento de la demanda de transporte y movilidad y la necesidad de darle respuesta desde las políticas públicas de una forma ambiental, territorial, sostenible, social y económicamente sostenible.

Se han adoptado medidas, en este sentido, en el PISTA tales como la potenciación del transporte público, garantizando su competitividad frente a los vehículos privados, mediante el establecimiento de plataformas reservadas, la potenciación de modos autónomos de transporte a pie y en bicicleta. El uso de la política de aparcamiento como herramienta fundamental para calmar el tráfico, el uso más eficiente del coche y la potenciación del uso de combustibles procedentes de fuentes renovables y la mejora de la eficiencia energética de los motores de los vehículos, entre otras medidas. Todo ello debe permitirnos reducir en un 20% las emisiones contaminantes y la reducción de un 8% del consumo energético, contribuyendo así a alcanzar los objetivos de la estrategia andaluza contra el cambio climático.

En segundo lugar, un brevísimo apunte de género. La obra pública no es neutral, desde la perspectiva de género, ni en lo que se refiere a los agentes que operan en ellas ni en sus propios objetivos. Hoy no es lugar para perfilar esta cuestión pero sí para recordarla. Y no les quepa duda de que, si desde el departamento que dirijo, es posible contribuir al desarrollo de la igualdad, y es evidente que lo es porque en los últimos años ya se han dado paso en este sentido, continuaremos haciéndolo.

Y un tercer apunte sobre el diálogo social. La Junta de Andalucía ha convertido la concertación y el diálogo en una forma de hacer política. Quiero expresar por ello, desde esta primera comparecencia, mi respeto a las organizaciones sociales: UGT, Comisiones Obreras, Confederación de Empresarios de Andalucía son hoy actores fundamentales del debate sociopolítico andaluz y su voz, su consejo y su criterio serán muy tenidos en cuenta por este departamento.

Diálogo social y diálogo con la sociedad, pues desde los ayuntamientos a las asociaciones vecinales todos tendrán en esta Consejería un oído atento y una actitud receptiva a sus demandas. Y, en este marco de reflexiones, permítanme expresar mi confianza en que la iniciativa privada sabrá aprovechar las oportunidades que la obra pública abre para Andalucía. Les diré que trabajo en lo público, defiendiéndolo por una profunda convicción personal e ideológica sobre su utilidad social, pero también les diré que carezco de prejuicios en esta materia. Con lo cual, confío en que lo mejor de la iniciativa privada se sume al ambicioso proyecto que tenemos en marcha, pues, en el fondo, el sentido profundo de lo público es hacer que lo privado, en su dimensión más humana, sea posible.

Señorías, la política de infraestructuras del transporte y las comunicaciones ha sido, desde siempre, una de las prioridades del Gobierno andaluz y se ha convertido en uno de los más importantes instrumentos de transformación y modernización de nuestra tierra.

Esta Consejería, el equipo directivo que hoy nos acompaña y todos los profesionales que la integran

esperamos, señorías, contar con su apoyo para este reto tan apasionante.

Muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Consejera.

Corresponde el turno ahora a los grupos parlamentarios y comienza el Grupo de Izquierda Unida, señor García Rodríguez, tiene usted la palabra.

El señor GARCÍA RODRÍGUEZ

—Muchas gracias, señor Presidente.

Gracias, señora Consejera por la información aportada en su intervención que, como viene siendo habitual en casi todas las comparecencias del Gobierno y, en particular, en esta Consejería, digamos que tiene dos elementos claramente diferenciados para nosotros.

Uno, lo que podíamos denominar filosofía o proyecto político. Y otro, que no deja de ser un catálogo de obras y de promesas con cierto tufillo publicitario, valga la expresión. Como consideramos más importante el primero, nos vamos a centrar fundamentalmente en el primero, donde es cierto que suena bastante bien alguna de la música que usted ha interpretado, pero que nos gustaría verlo después ejecutado, interpretado realmente bien en la práctica.

Quisiera también referirme a esa fecha de la que usted ha hablado, que es 2013, que es una fecha emblemática en Andalucía, no solo por su coincidencia con distintos programas y planes del Gobierno de la Junta, sino, sobre todo, porque es la fecha decisiva en la medida en que se acaba la aportación, una parte importante de la aportación de fondos europeos. Quiere decir esto que lo que no se haya conseguido para el 2013 va a tener muchas más dificultades para que se consiga en el otro tramo del PEIT y del PISTA. No se nos olvide que el PISTA no deja de ser más que una especie de traducción a la andaluza del PEIT, el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes. Por tanto, todo lo que no esté conseguido en el primer tramo hasta 2013 va a ser mucho más difícil entre 2013 y 2020.

Bien, dicho esto, y refiriéndonos también al Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía —el PISTA— y un poco en su propia intervención, hemos de decir que echamos en falta alguna referencia —yo diría que autocrítica—, a las políticas que se han venido desarrollando hasta la fecha en materia de infraestructuras de transporte.

Yo creo que si se lee con detalle el PISTA en su filosofía, en su memoria, hay un cierto reconocimiento implícito o explícito de una serie de ineficiencias en el sistema del transporte actual pero parece como que

no hay atrevimiento, que no hay valor para definir claramente un modelo alternativo.

En definitiva, lo que queremos decir es que hay una excesiva autocomplacencia, por parte del Gobierno de la Junta de Andalucía, pues a pesar de la evidente, en muchos aspectos, ineficiencia del sistema de transporte actual, basado en las infraestructuras de carreteras de gran capacidad, basado, en gran medida, en ferrocarriles destinados al tráfico exclusivo de viajeros y con trenes de alta velocidad y basados muchas veces —y después hablaremos de ello— en puertos marítimos sobredimensionados y en aeropuertos muchas veces ineficaces, parece que se quiere seguir insistiendo en lo mismo. Y, bueno, pues se sigue en la misma línea, de más de lo mismo y construyendo infraestructuras muchas veces de tipo anacrónico.

Hasta ahora la política y las infraestructuras del transporte en Andalucía se han dirigido casi exclusivamente a potenciar nodos de relación, abandonando a su suerte el resto del territorio. Esos nodos han sido, principalmente, Sevilla y Málaga. Puede surgir alguno más, pero hasta ahora han sido Sevilla y Málaga. Y así, se da la paradoja de que para recorrer el trayecto en Ave desde Sevilla a Madrid, unos 500 kilómetros, se necesitan dos horas y media. Sin embargo, para ir desde Huelva a Zafra, 180 kilómetros, después de 22 años de Gobierno socialista, en ferrocarril, se necesitan casi cinco horas de viaje.

Esto es un poco el resumen de las políticas, o de cierta filosofía que subyace en las políticas de transporte de los gobiernos de Chaves, que nos gustaría que usted con su incorporación rompiera mediante un golpe de timón definitivo donde, por ejemplo, el elemento inspirador de dichas políticas no fuera, necesariamente, o en tan gran proporción, la dependencia económica exterior, las dificultades —que se dice— para el abastecimiento energético que mueve estos grandes sistemas de transporte, sino que se empezaran a poner por delante —hasta ahora, a nuestro modo de ver, no se ha hecho de manera suficiente—, factores territoriales de cohesión de territorios y factores ambientales.

En definitiva, el modelo que se ha venido siguiendo hasta ahora se ha basado en el concepto de movilidad. Hay que mejorar la movilidad y es muy fácil añadir, porque el papel lo soporta todo, el concepto de sostenible. Movilidad, adjetivo sostenible. Ya creemos que es tiempo de abandonarlo un poco por obsoleto, por, en cierta medida, falaz, para comenzar a hablar de, en lugar de movilidad, accesibilidad y proximidad sostenible.

En definitiva, ¿de qué se trata? Se trata de que en lugar de favorecer la movilidad del ciudadano siguiendo un modelo, —sin ánimo de hacer ningún tipo de demagogia—, yo diría americano donde facilita la movilidad, fundamentalmente, mediante el uso del vehículo privado, acerquemos los servicios a los ciudadanos de manera que sea posible organizar un transporte público

racional y sea posible el transporte, el movimiento, en definitiva, colectivo.

Hemos de decir en este punto que nos preocupa la separación de las consejerías, puede tener sus ventajas, pero nos preocupa en lo que respecta, en particular, al asunto de ordenación del territorio. Pensamos que la ordenación del territorio debe ir, indisolublemente, unida a la organización del sistema de transportes y aquí se han separado en dos consejerías.

¿Responde esto a esa filosofía que queda reflejada en el PISTA, que no nos gusta, donde se sitúa al final de todos los planteamientos del PISTA cuestiones como accesibilidad del territorio, transporte sostenible, ordenación territorial y urbanística, cuando deberían ser los iniciales? Es decir, cuando la ordenación territorial y urbanística no debería subordinarse a la organización del sistema de transporte, sino al revés, el sistema del transporte debería ser un poco el que aproximara, el que permitiera articular una organización del territorio definida previamente. Muchas veces da la sensación de que la ordenación del territorio va a caballo de los sistemas de transporte y sirve para justificar propuestas determinadas que en sí mismas no suponen ningún avance hacia la sostenibilidad.

Hay un hecho, por ejemplo, en el PISTA, hay una frase, que cito literalmente, al hablar de medidas relativas a la accesibilidad del territorio, que viene a decir: «La red viaria constituye el sistema de transporte con mayor capacidad» —me refiero a la de carreteras— «para articular el conjunto del territorio, y, por tanto, de ella depende, en gran medida, la accesibilidad de la población». Esta frase viene, digamos, en la parte de objetivos. Y debería entenderse como una frase de diagnóstico, a sustituir por un objetivo y un modelo distintos, donde, en lugar de que la red viaria fuese ese sistema de transporte principal, fuese sustituida progresivamente por el ferrocarril y por otros transportes a los que usted ha aludido, sin motorización, etcétera, etcétera.

Bien, en definitiva —insisto—, es necesario ir modificando progresivamente ese concepto de movilidad sostenible por el de accesibilidad y proximidad sostenibles.

Pero quisiera también hacer una referencia a la parte, digamos, de catálogo —entiéndase en tono de broma—, hablando un poco de la red viaria y hablando un poco del ferrocarril.

Bien, se vuelven a cargar las tintas, por esta idea que vengo repitiendo machaconamente de que no se siguen políticas de ordenación del territorio y de urbanismo que avancen suficientemente en la idea de crear proximidad, se sigue avanzando en aquello de la movilidad con actuaciones, para nosotros tan aberrantes, que están contempladas en el PISTA, como, por ejemplo, esa nueva autopista entre Huelva y Punta Umbría a través del paraje natural de Marismas del Odiel, a la sazón Reserva de la Biosfera, precisando de la construcción de tres puentes.

Se habla mucho, se habla mucho, por ejemplo, de sostenibilidad; se habla mucho de la necesidad de articular planes globales de transporte... Por ejemplo, en la comarca del Campo de Gibraltar, conocemos, y una de las primeras actuaciones que está en cartera, aunque la lleva el Ministerio de Fomento, pero no conocemos una filosofía diferente por parte de la Junta... Me refiero a la A-7. La A-7, que es un poco la ronda de circunvalación del Campo de Gibraltar. Bueno, pues lo primero que hace es pasar por el Pinar del Rey, un parque periurbano, pulmón de la comarca del Campo de Gibraltar, y que, bueno, hombre, si hablamos de movilidad sostenible, es relativamente fácil...

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor García Rodríguez, tengo que decirle que ha sobrepasado su tiempo. Le ruego que vaya terminando.

El señor GARCÍA RODRÍGUEZ

—Voy terminando, señor Presidente. Voy terminando. Voy terminando, señor Presidente.

... con poco más, el conseguir un trazado por la zona sur que bordeé el parque, y podríamos hablar, realmente, de una cierta movilidad sostenible.

Quiero terminar, aunque me queda... —espero que, como acordamos en la Mesa, haya una segunda oportunidad—, quiero terminar con una referencia al ferrocarril.

Yo le pediría, señora Consejera —y quiero intuir en su intervención que así es, quiero intuir que así es y la felicitaría por ello—, que se terminase ya con la ambigüedad Ave-ferrocarril de altas prestaciones. Vamos a hablar ya en Andalucía de ferrocarril de altas prestaciones, que entendemos es lo razonable, entendemos que es el que da, a unas velocidades medias de entre 165-200-220 kilómetros por hora, suficientes servicios, y en el cual, en ese tipo de ferrocarril, el coste, o la relación coste/calidad, coste/prestaciones, es la óptima, es la idónea. Vamos a dejarnos ya de subterfugios, vamos a dejar ya de intentar disimular ante la derecha, cuando se quejan de que el Ave a Cádiz no va a ser el mismo que a Sevilla. Mire usted, lo importante es que Cádiz tenga un buen tren, lo importante es que Cádiz, con Sevilla, y en la bahía de Cádiz, tenga la suficiente frecuencia, la suficiente comodidad y la suficiente rapidez para que sea lo suficientemente motivador, lo suficientemente atractivo como para que la gente cojamos el ferrocarril.

En definitiva, señora Consejera, quisiera hablar también de esos retrasos que llevamos...

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor García Rodríguez, su tiempo es que ha concluido.

El señor GARCÍA RODRÍGUEZ

—Sí, sí. Lo último, el último párrafo, señor Presidente.

... que llevamos, precisamente, en materia de ferrocarril, para después empezar con otras cosas, como es el tema de cercanías, al que me gustaría se refiriese específicamente, en todas las grandes áreas metropolitanas de Andalucía; el tema del ferrocarril de las dos bahías —la conexión entre la bahía de Cádiz, por ferrocarril, y la bahía de Algeciras, o el Campo de Gibraltar—, que parece que se posterga sine die; el tema de la Algeciras-Bobadilla, que en su intervención..., de su antecesora, en la intervención de su antecesora, fue *leitmotiv* permanente, y que sigue exactamente igual que hace cuatro años, y el tema de algo reconocido incorporado al POTA, como es la conexión Jaén-Granada-Motril, la conexión ferroviaria Jaén-Granada-Motril y la conexión interior con el Levante, que, desde luego, no vemos claramente reflejada ni en el PISTA ni en el PEIT con las suficientes garantías.

Nada más. Muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor García.

Por el Grupo Parlamentario Popular, su portavoz, señor Raynaud, tiene usted la palabra.

El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señor Presidente.

Señora Consejera. Señorías. Un saludo muy cordial a todos en esta primera oportunidad que tengo de dirigirme a la Comisión como portavoz de mi grupo.

Señora Consejera, debo decirle que he escuchado con muchísima atención, con toda la atención posible, su intervención...

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Disculpe usted, señor Raynaud, un segundito.

Señor García, ¿puede usted apagar el micrófono? Porque se está metiendo su conversación durante la intervención del señor Raynaud.

Muchas gracias.

El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señor Presidente.

Le decía que lo he seguido con mucha atención, y mucho más en estas fechas, en las que, desgraciadamente, pues las noticias económicas no son precisamente satisfactorias en España, en Andalucía, y que el paro está en una espiral, diríamos que cuasi imparable, el aumento de la desconfianza de los ciudadanos en la situación económica sigue la misma tónica, y, por lo tanto, está claro que hacen falta medidas muy contundentes y medidas muy eficaces para contribuir de una manera decisiva a normalizar la situación laboral, y, en concreto, del sector de la construcción.

Le decía que me ha decepcionado su intervención, y voy a procurar explicar ante esta Comisión por qué, a mi juicio, su intervención ha sido decepcionante. Yo diría que ha sido inconcreta, insuficiente, tardía en los cronogramas, repetitiva y escasa; escasa en ambición. El portavoz que me antecedió en el uso de la palabra hablaba de que le sonaba la música. Yo diría que a mí me suena esto a la misma letra pero con distinta melodía. Su intervención ha sido fotocopia de buenas intenciones que cada cuatro años se repiten en esta Cámara por parte de la Consejería.

Inconcreta, porque se ha limitado a enunciar determinados proyectos que ya están, vienen reflejados en el POTA —Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía—, POTA recurrido ante los tribunales por mi grupo; proyectos que el POTA remite al anterior Plan de Infraestructuras de Andalucía, hoy PISTA 2007-2013, donde también aparecen reflejados de una manera inconcreta, y que, a su vez, también los remiten a los planes subregionales y a los planes metropolitanos de transporte y viceversa, dándose la circunstancia de que hay determinadas justificaciones de actuaciones en los planes subregionales que se apoyan en los planes metropolitanos y actuaciones en los planes metropolitanos que se apoyan en los planes subregionales, cosa que es verdaderamente incomprensible.

Por lo tanto, no es de extrañar que nos han vendido..., nos venden un proyecto una y otra vez, publicitan una obra una y otra vez, y ya se sabe que la inconcreción es incompatible con obras que se han comprometido, que se comprometen, y que hoy, tras más quince años, todavía no son una realidad. Y le pongo por cercanía el ejemplo de la autovía Sevilla-Utrera.

Naturalmente, con esos mimbres, solo se puede hacer un cesto: el cesto, como le he dicho, de la inconcreción de los distintos proyectos que hoy ha anunciado usted, que usted también se ha referido al discurso de investidura del pasado 16 de abril por

el Presidente de la Junta de Andalucía, proyectos de los que solo se sabe con certeza que, efectivamente, van a ser publicitados hasta la saciedad por parte de ustedes, pero sobre los que los andaluces, en esta legislatura, no ha habido ni un solo dato de cuándo van a ser finalizados... Eso es lo importante.

Ha sido una intervención insuficiente, porque son numerosos los proyectos, las obras, las infraestructuras, las comunicaciones que, bien competencia de la Administración del Estado o bien competencia de la Junta de Andalucía, que ni siquiera han sido mencionados; algunos de ellos ni siquiera aparecen en el horizonte de lo que es el proyecto, y son absolutamente necesarios en nuestra tierra.

Ha sido una intervención tardía —y ustedes lo saben—, porque los cronogramas, los plazos, los tiempos, ustedes los manejan muy alegremente, yo diría —permítame— que con total frivolidad, ¿eh?, con una elasticidad y una alegría que es que parece que no les preocupa que la línea 1 del metro lleve más de dos años de retraso, cuando tenía una previsión de tres. En esta misma Cámara, hace cuatro años la Consejera anunció como fecha de entrega de la línea 1 del metro junio del año 2006. Eso parece que a ustedes no les preocupa: el caos, las molestias, la pérdida de tiempo, los perjuicios de todo tipo que este retraso les está suponiendo a los vecinos de El Aljarafe, de Sevilla o de Dos Hermanas. Nos les preocupa que los andaluces puedan ir, de una vez por todas, por autovía desde Cádiz hasta Algeciras y no tengan que esperar, si ustedes lo consideran oportuno, a la tercera, a la cuarta o a la quinta modernización de Andalucía, versión Partido Socialista Obrero Español.

Ejemplos de esto, señora Consejera, hay para cansar a cualquiera. Y le voy a poner otro: En la planificación temporal de las obras y proyectos que se recogen en los planes subregionales, los plazos que ustedes estipulan son a corto, medio y largo plazo. Ahora bien, aquí hay una cosa importante: Ustedes reflejan —corto, medio y largo plazo— al comienzo de la obra. Esto quiere decir que, en la planificación de los planes subregionales de una obra que va a empezar a largo plazo, con que ustedes pongan la primera piedra en el último año del largo plazo, es decir, 12 años, y se lleven 5 años haciendo la obra, como el Metro de Sevilla, ustedes están previendo una obra que entrará en servicio a los andaluces dentro de 17 años, es decir en el año 2025, 2025. Díganme qué tipo de concreción hay en este tipo de fijación de los tiempos.

Sean concretos, mójense, comprométanse, fijen de verdad plazos para cumplirlos y acompañen cada proyecto con su fecha de finalización, con un compromiso cierto, y empezaremos a darle credibilidad a sus planes, a sus programas y a sus proyectos.

Por último, le decía que también era escasa, no en su intervención, pero sí en su objetivo y en los compromisos. Es inadmisibles, señora Consejera, que en una Comunidad como la nuestra —y usted lo ha manifestado como un

logro, al cual hace mención el PISTA—, una Comunidad como la nuestra, con 87.597 kilómetros cuadrados de extensión, con una distancia de este a oeste de 511 kilómetros desde Pulpí hasta Ayamonte, y de norte a sur de 306 kilómetros desde el norte de Córdoba hasta Tarifa, con esa extensión, con una población que ya, a 1 de enero de 2007, supera los ocho millones de habitantes, con 770 municipios; una Comunidad que aspira a liderar el crecimiento, la prosperidad y la riqueza de España, solo tenga 750 kilómetros de autovía sobre un total de 10.200 kilómetros de viario de titularidad autonómica. O que un ambicioso proyecto del Partido Popular de conectar con Ave, pero con Ave de verdad... Yo estoy de acuerdo con que dejen ustedes de llegar y de confundir a la opinión, que si altas prestaciones... Manejan Ave y altas prestaciones... No, mire usted, con Ave de verdad, cual era el compromiso del Partido Popular: unir todas las capitales andaluzas con Madrid en el año 2010. Ese proyecto se ha enterrado, eliminado, abortado y sustituido por unos trazados de altas prestaciones.

Una vez más, señora Consejera, el Gobierno socialista sisa a Andalucía una inversión muy importante. Sean ustedes valientes, sea valiente el señor Chaves, y exíjale al Gobierno de la Nación, al Gobierno amigo del señor Zapatero, que reinvierta el ahorro que ha supuesto el cambio del Ave por las altas prestaciones en Andalucía. Por lo bajo son cerca de 249.000 millones de las antiguas pesetas, casi un cuarto de billón de las antiguas pesetas lo que ha supuesto ese ahorro.

Mire usted, en los últimos 10 años las inversiones en infraestructuras en los presupuestos de la Junta de Andalucía no han superado el 0,74% sobre el Producto Interior Bruto andaluz. La media de estos últimos diez años ha sido del 0,60%. Pero eso no ha sido lo peor, es que el PISTA, con la inversión que prevé, con una inversión media anual de 1.162 millones, vuelve a repetir un porcentaje similar, el 0,73%. Por lo tanto, significa que no hay una voluntad, y no estamos, precisamente —repito—, en un momento para que se escatimen, de verdad, obras en infraestructuras tan necesarias en Andalucía.

Y estos datos, señora Consejera, son relativos a los presupuestos. Si vamos a las obras, a los presupuestos realmente ejecutados, todavía es peor, porque en los últimos cuatro años su Consejería ha dejado de invertir recursos por importe de 422 millones de euros, en los últimos cuatro años.

Pero, mire, todavía hay datos que nos ratifican aún más. Volvemos de nuevo al PISTA, al cual usted ha hecho mención reiteradas veces y a su evaluación económica.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Raynaud, tiene usted que terminar en unos minutos.

El señor RAYNAUD SOTO

—Voy terminando, señor Presidente.

Vemos —no sin sorpresa y decepción— que, del total de las inversiones de 30.042 millones de euros, la Junta de Andalucía solo asume 8.134; el 27% del total. Procuren llevarse bien con el Gobierno del señor Rodríguez Zapatero, porque, si no, es que el PISTA es papel mojado. Hablaba usted de llegar y ponerse de acuerdo. Es que es fundamental, es que, si no, el PISTA no va a ningún lado, porque de esa inversión brutal del Ministerio, pues, la mayoría, además, está concentrada en lo que es el capítulo ferroviario. No se puede estar satisfecha, decir que se han hecho 714 kilómetros de autovía.

¿Usted sabe la media al año de las autovías que se han hecho por el Gobierno de la Nación y por la Junta? 35,5 kilómetros en la Junta de Andalucía y 35 kilómetros por parte del Estado.

Por lo tanto, así se explica —le decía— que en la autovía Sevilla-Utrera, de 30 kilómetros, lleven ustedes 15 años.

Voy terminando, señor Presidente.

Por lo tanto, sean ustedes valientes, aumenten la inversión, aumenten y vayan a unos ratios que, de verdad, sean un revulsivo para Andalucía. Fijen una inversión entre el 1,8% y el 2% del Producto Interior Bruto andaluz.

Recordarle, señora Consejera, que depende de usted, fundamentalmente, el que le demos credibilidad a sus planes, a sus programas, a sus proyectos, porque no es admisible —repito— que el señor Chaves se comprometiera en el debate de investidura del año 2004 a la conexión por Ave, porque tenía el respaldo del Gobierno del Partido Popular, y cuatro años más tarde, hace unos meses, tenga que decir donde dije digo, digo Diego, y sustituyo los Aves por las altas prestaciones. Eso es importante, que entierre esta conexión.

Y tampoco es admisible que en el año 2004, el señor Chaves y el señor Rodríguez Zapatero se comprometieran a liberar el peaje de la AP-4, Sevilla-Cádiz, y solo se haya liberado el tramo Jerez-Cádiz. Y el Presidente de la Junta de Andalucía no sea capaz de pedirle, de reivindicar que sea una realidad la construcción de la autovía Dos Hermanas-Jerez.

Finalizo, señora Consejera. Estamos en un escenario de crisis económica, le ha costado al señor Chaves reconocerlo, pero por fin lo ha hecho. Su Consejería tiene mucho que decir, tiene mucho que hacer para tratar de paliar los efectos de la misma, que están siendo especialmente alarmantes en el sector de la construcción.

Señora Consejera, en Andalucía en el último año en el sector de la construcción el número de parados ha pasado de 59.000 a 93.000 —3.000 tragedias al mes en cada familia andaluza—. Nosotros les vamos a exigir que se pongan a trabajar, que cumplan lo prometido,

que defiendan los intereses de Andalucía en Madrid y que ningún euro se deje de invertir en nuestra tierra.

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

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Raynaud.

Para terminar este primer turno de posicionamiento de los grupos, tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista.

Señor Cebrián.

El señor CEBRIÁN PASTOR

—Muchas gracias, señor Presidente. Señora Consejera.

En primer lugar, trasladarle la felicitación de los compañeros y compañeras del Grupo Socialista, y la mía también, por su nombramiento y por su intervención. Porque a nosotros, como es evidente, señora Consejera, nos suena la música y nos suena la letra, pero por algo que es fundamental en democracia, porque su intervención es la línea de trabajo para cumplir el compromiso que adquirimos el pasado día 9 de marzo con los ciudadanos. Todos los elementos fundamentales que contemplaba el programa electoral, con el que el Partido Socialista concurrió a las elecciones, están incluidos en su intervención y forman parte de ese proceso de planificación, mejora y transformación de las infraestructuras en nuestra Comunidad, que es el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía, el PISTA. Un plan que, evidentemente, tienen una parte muy importante de planificación, y que, afortunadamente, está en un proceso de concertación con los agentes económicos y sociales muy avanzado. Ayer mismo se reunió la mesa de concertación del sexto acuerdo. Y de lo que estamos ya pendientes es de que se formalice como plan definitivo, venga a este Parlamento y podamos discutir, mejorarlo y aprobarlo definitivamente.

Y esta es la primera gran diferencia, señora Consejera, que hay entre la planificación que hacen los gobiernos socialistas y la supuesta planificación que hizo el Gobierno del Partido Popular. Aquí el señor Raynaud ha hecho referencia en varias ocasiones al programa de infraestructuras o el plan del Partido Popular, que era un montón de papeles, que el señor Álvarez Cascos llevaba en su cartera y que ni Parlamento ni agentes económicos y sociales ni nadie tuvo la oportunidad de debatir, de mejorar, de analizar y de, en definitiva, conformar entre todos.

Me parece que frente a la participación política y a la participación de los agentes sociales, que es como

planificamos los gobiernos socialistas, el darle la espalda —ya no solo..., en democracia eso es gravísimo— al debate político y también darle la espalda a la concertación con los agentes económicos y sociales —que es lo que hizo el Partido Popular cuando gobernó con su plan—, me parece que pone claramente de manifiesto las grandes diferencias que hay entre una forma y otra de gobernar.

Pero, además de esa planificación, usted ha planteado algo que es evidente: el PISTA pretende dar repuesta a muchos de los grandes objetivos que contempla el nuevo Estatuto de Autonomía para Andalucía, y, además, lo hace con un respaldo financiero, garantizado por nuestro Estatuto de Autonomía.

El señor Raynaud ha hablado, en su momento, de que procuremos llevarnos bien con el Gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero. Señor Raynaud, no es un problema de llevarse bien o mal: es un problema de lealtad entre Administraciones y de cumplimientos de ordenamientos jurídicos, y de ordenamientos jurídicos tan importantes como el Estatuto de Autonomía para Andalucía, que recoge, durante un periodo de tiempo, que es el que contempla el PISTA, un nivel de inversiones que es el que da la cantidad de más de veintiún mil millones de euros de inversión del Estado en la Comunidad Autónoma, para cumplir los objetivos del PISTA. Por lo tanto, señor Raynaud, no es llevarse bien o mal; aquí no volverá a pasar, mientras gobierne el Partido Socialista en España, lo que pasó hace tiempo cuando gobernaba el Partido Popular: que un diputado del Partido Popular dijo que no se transfirieran las políticas de empleo a la Comunidad Autónoma de Andalucía porque eran del PSOE y eran de distinto signo político. No es un problema de llevarse bien o mal, de ser del mismo o de distinto signo político: es un problema de justicia y de lealtad entre instituciones.

Por lo tanto, hay esa garantía en términos financieros y, lógicamente, hay unas prioridades y unos cambios que yo creo que son importantes. Me parece que querer negar que hay una apuesta firme y decidida por el ferrocarril en este plan, en el PISTA, no tiene sentido. Cualquiera que mire la inversión que va destinada a ferrocarril puede comprobar que más de la mitad de la inversión total del PISTA se destina a ferrocarril. Lo que pasa es que el ferrocarril, aunque va a transformar de manera muy importante todo el sistema de comunicaciones en zonas también de mercancías en nuestra Comunidad, no garantiza la accesibilidad al conjunto del territorio. Por lo tanto, tiene que haber una parte de ese territorio en la que tiene que seguir jugando un papel importante la comunicación por carretera.

Por lo tanto, parece razonable que se amplíen en el tiempo los objetivos del plan MAS CERCA, para, en esa combinación entre el transporte por carretera y el transporte por ferrocarril, llegar de manera más eficiente, más eficaz al conjunto del territorio y, lógicamente, que haya un traspaso de la carretera hacia el

ferrocarril y, fundamentalmente, también en lo que se refiere al transporte de viajeros, del vehículo particular al transporte público, transporte colectivo, bien autobús, bien vía ferrocarril.

Por lo tanto, sí me parece que hay, señor García, cambios importantes. No se trata de reconocer o no reconocer errores o aciertos del pasado; simplemente, de lo que se trata es de intentar dar la mejor respuesta posible a los retos que tenemos en estos momentos.

Claro, aquí se habla de garantizar la accesibilidad a los servicios. Yo creo que eso está garantizado con este plan, lo que pasa es que la movilidad, gran parte de la movilidad tiene un componente que es la movilidad que hay desde el domicilio habitual al trabajo. Ha habido una realidad en nuestra Comunidad en los últimos años: se ha expulsado de las grandes ciudades a miles de ciudadanos a los municipios del entorno, que ahora tienen que volver a trabajar a la ciudad, y, lógicamente, tenemos ahí un problema que tenemos que resolver haciendo una apuesta muy firme y muy decidida por el transporte público colectivo.

Por lo tanto, nosotros entendemos que estamos en el buen camino, que tenemos el instrumento de planificación, el soporte financiero y, cómo no, la capacidad para seguir transformando y mejorando la realidad de Andalucía, que para eso es para lo que nos votaron los andaluces, señoras y señores diputados. Es verdad que hay momentos que pueden parecer más favorables y otros que son menos favorables, pero los andaluces confían en el Partido Socialista tanto en unas circunstancias como en otras, saben que somos los mejores para resolver los problemas que tienen planteados.

Por lo tanto, ese discurso de la catástrofe permanente del Partido Popular que el señor Raynaud ha traído a esta Comisión en su primera intervención... También, señor Raynaud, permítame usted que se lo diga, un discurso de muchos adjetivos, intentando que sean descalificativos, pero también un discurso, señor Raynaud, fotocopia de argumentarios del PP desde hace muchísimo, muchísimo tiempo.

A mí me gustaría que esa ambición que usted ha intentado plasmar hoy en su intervención la hubiera tenido el Partido Popular en los ocho años en los que gobernó en España, así como que todas esas inversiones que estaban en el papel que el señor Álvarez Cascos guardaba en su maletín se hubieran hecho realidad en inversiones concretas y que no hubiéramos estado a punto de perder, incluso, fondos de la Unión Europea por no llegar a los objetivos cuando se hizo la revisión del programa, así como perder fondos de la reserva de eficacia, que no se perdieron porque había sido la Junta de Andalucía la que había ejecutado muy por encima de su nivel y pudo compensar la falta de inversión, la falta de compromiso del Gobierno del Partido Popular con Andalucía.

Y, lógicamente, en cualquier programa, además de planificar, hay que establecer prioridades. Algún

diputado ha planteado determinadas actuaciones en materia ferrocarril, que, siendo necesarias, pues me parece que van después de las que se han ejecutado y de las que están programadas para que se ejecuten a continuación. Me parece que establecer las prioridades correctamente en las inversiones en infraestructuras es fundamental, porque de qué serviría, por ejemplo, pues tener la línea de alta velocidad, por ejemplo, desde Sevilla hasta Cádiz, desde hace veinte años, si no existiera el Ave Sevilla-Córdoba-Madrid. Me parece que establecer las prioridades correctamente es fundamental en el tema de las infraestructuras.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Tiene usted que terminar, señor Cebrián.

El señor CEBRIÁN PASTOR

—Intento hacerlo rápidamente, señor Presidente.

Y luego, señor Raunaud, a mí me sorprende, habla usted del metro de Sevilla, con lo que han hecho ustedes o con lo que no han hecho ustedes por que haya metro en Sevilla, ni en Granada, ni en Málaga, ni en ningún sitio, que ha sido negarse sistemáticamente y no poner un duro, pues, utilizar ahora un retraso en su puesta en funcionamiento, cuando se está trabajando para que haya la máxima seguridad en esa línea de metro, me parece que es bastante frívolo.

O habla usted de autovías que van con retraso. Usted, probablemente, no sabe lo que hizo el Partido Popular en los ocho años de Gobierno en la Córdoba-Antequera. Si lo supiera, igual usted era un poquito más comedido a la hora de hablar de retrasos en infraestructuras.

Y se dice que hay que aumentar la inversión. Evidentemente, pues, claro, quien desde la oposición no sea capaz de pedirle al que gobierna que haga más cosas, es que no sirve ni siquiera para la oposición. Pero a mí lo que me importa, señorías, es si dentro de esas prioridades, en los más de treinta mil millones de euros que contempla el PISTA, las prioridades están establecidas correctamente o si hay que modificarlas, y si hay que modificarlas, dígame qué se deja de hacer y qué se pone en su lugar y qué se adelanta en el tiempo. Pero me parece que ese no debe ser un argumento fundamental, cuando tenemos que tener en cuenta que el PISTA va a invertir, en seis años, más del doble que el anterior Plan Director de Infraestructuras de Andalucía invirtió en diez años. Por lo tanto, me parece que el salto es muy importante, y qué duda cabe que, si hubiera más, mejor, pero, lógicamente, hay un gran aumento de la inversión.

Y por último, para terminar, señor Presidente, un elemento: la liberación del peaje de la AP-4 o la cons-

trucción de una nueva autovía entre Dos Hermanas y Jerez. Señor Raynaud, si el Gobierno del Partido Popular no hubiera prorrogado ese peaje, probablemente no tendríamos ningún problema. El Gobierno socialista está trabajando para hacer esa autovía entre Dos Hermanas y Jerez, resolver el problema, problema, como otros muchos, que ustedes no resolvieron.

Y dice usted que nos pongamos a trabajar. Mire usted, en ello estamos, hemos estado y vamos a seguir estando mientras los andaluces depositen su confianza en nosotros. Pero, cuando ustedes llaman a trabajar, sería bueno que hicieran caso a sus compañeros de Madrid, que son los que les dicen a ustedes que trabajen un poquito más, a ver si dejan de estar alguna vez en la oposición en Andalucía.

Nada más, y muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Cebrián.

Señora Consejera, tiene usted la palabra.

La señora MORENO RUIZ, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, yo quiero agradecerles a los tres portavoces el tono de esta primera parte del debate, que espero que marque la tónica del resto de la legislatura. Porque créanme, de verdad, que comparto muchas de sus apreciaciones y que, incluso aquellas apreciaciones con las que discrepo abiertamente, merecen mi respeto. Sin embargo, creo que hay algunas puntualizaciones que realizar y algunas observaciones que, sin ánimo de ser exhaustiva en el día de hoy, creo que tendremos una legislatura por delante para ir profundizando en cada uno de estos temas, pues no quiero pasarlos por alto.

Señor García, créame que le voy a escuchar con mucha atención a lo largo de la legislatura. Tal vez no pueda satisfacer todos sus deseos, pero le reconozco, de verdad, un grado de experiencia muy notable en esta Comisión y sé de su profundo interés por lo que se refiere a las infraestructuras de transporte, y, por lo tanto, siempre estaré atenta a sus sugerencias. Y comparto con usted, es verdad, que tenemos ese horizonte del 2013 y que hay que aprovechar el tiempo.

Yo creo que la filosofía del PISTA es, precisamente, ese esfuerzo de inversiones y de previsiones que estamos desarrollando, que tiene ese objetivo. Tenemos esa cifra psicológica delante, y eso tiene que ser es un acicate para hacer los deberes y para que, cuando culmine ese marco europeo de apoyo económico, pues Andalucía, como es natural, haya prácticamente podido salir adelante sin esa dependencia de Europa.

Quiero decirle también que, desde luego, de momento, y en relación con el PISTA, me gustaría trasladarle, aunque eso es imposible hacerlo totalmente, tranquilidad en cuanto a esa preocupación que expresa con la ordenación del territorio.

Piense que nosotros vamos a ejecutar el plan. Lo que vamos a hacer básicamente en la legislatura es ejecutar un plan que ya ha arrancado, pero un plan que ha sido elaborado cuando convivían ambas competencias en la misma Consejería. Por lo tanto, tenga claro que el PISTA ha superado, con amplitud y profundidad, absolutamente, todo el debate de ordenación del territorio, todo el debate de planificación del territorio.

Y, por lo tanto, en el futuro, dependiendo de cuál sea la estructura futura de la Junta de Andalucía, se podría plantear esa preocupación. Pero no, desde luego, en cuanto al PISTA y, desde luego, la sensibilidad de todo el equipo de esta Consejería, no puede ser, como el de toda la Junta, que trabajar muy estrechamente en cualquier novedad, en cualquier aspecto que pueda surgir en el futuro en estrecha colaboración con la ordenación del territorio, como no puede ser de otra manera en una sociedad moderna, como la nuestra, que apuesta por la planificación.

Quiero decirle —por dar solamente alguna pincelada— todo es imposible; también trasladarle tranquilidad en un asunto que es sensible. Y lo ha señalado usted, ya en la primera comparecencia, que es esa conexión sur metropolitana de Huelva.

Somos plenamente conscientes de que va a ser una materia sensible, de que va a ser un proyecto que tiene un impacto —como es natural—, que vamos a tratar con toda la sensibilidad, que vamos a hacer las alternativas y vamos a estudiar el proyecto absolutamente a fondo, superando las tramitaciones europeas, comunitarias, etcétera. Porque es verdad que es un lugar en el que tenemos que actuar con todo el mimo, con todas las precauciones del mundo, sabiendo tan bien como sabemos que Huelva es una provincia tan rica en su patrimonio natural, tan a proteger en su patrimonio natural, pero donde también viven personas, a las que también tenemos que dar satisfacción a sus necesidades.

Y, por lo tanto, nuestro reto es hacer compatible, si puede ser compatible, y vamos a intentarlo apurando todos los extremos para que nos podamos sentir orgullosos, en su día, de dar facilidades a la ciudad de Huelva para mejorar la movilidad urbana y metropolitana de sus habitantes, y, al mismo tiempo, que nuestra huella ecológica sea la menor posible, la imprescindible. Ojalá que fuera ninguna, en esa zona tan rica, desde el punto de vista natural.

Quiero solamente darle una pincelada porque sé que le preocupa la cercanía, que yo apuntaba en mi primera intervención. Y quiero decirle que, en cuanto a los servicios de cercanías, ahora mismo —como usted sabe—, funcionan en 26 municipios andaluces, dan servicio aproximadamente a 2,3 millones de personas.

Y el PISTA propone dar, también ahí, un gran salto cualitativo y cuantitativo, de forma que en 10 años queremos duplicar el número de usuarios de los cercanías. Y esto va a ser posible implantando servicios de cercanías en las infraestructuras de ferrocarril existentes en las ocho provincias, y poniendo a la vez infraestructuras en marcha. Pero ahí vamos a estrechar la colaboración con Renfe, la colaboración con el Ministerio para aprovechar lo que tenemos, con más servicios y también para mejorar las infraestructuras, de manera que las cercanías se incorporen, con mucha fuerza, a ese sistema de transporte metropolitano y de ese sistema de transporte interurbano, que estamos potenciando en el plan PISTA.

Quisiera decirle al señor Raynaud, que también vamos a tener un debate intenso a lo largo de los próximos cuatro años, y no me cabe duda de que la mayor parte de sus apreciaciones serán constructivas, como lo han sido hoy, y que, naturalmente, hay una parte de crítica y de discrepancia que será también natural. Yo espero, de verdad, que también sus comentarios y las posiciones del Partido Popular puedan enriquecer el trabajo de la Junta de Andalucía.

Quiero, simplemente, darle dos o tres apuntes —es imposible debatir hoy todo lo que usted ha planteado—, dos o tres pinceladas al respecto. Por supuesto que nos preocupa la economía, creo que es público y notorio el esfuerzo que está haciendo la Junta de Andalucía para inyectar recursos al sector de la obra pública, para dinamizar la economía, en esta coyuntura que estamos pasando.

Creo que hemos batido récord, está publicado en todos los medios de comunicación en materia de licitaciones en este ejercicio. Le diré que estamos en un 112% del año pasado entero, el esfuerzo, por lo tanto, es muy importante, y lo vamos a seguir haciendo, porque sabemos que la obra pública está directamente vinculada a la productividad, a la economía, al desarrollo económico y, por lo tanto, a la generación de empleo, y en la medida en que podamos hacerlo, no caer en la responsabilidad, evidentemente, ni mucho menos toda, en este departamento, pero lo vamos a hacer —insisto—, con esa inyección, de recursos, potente que hemos hecho en este primer semestre del ejercicio.

Verá, vamos a hacer, como es natural, a lo largo de los próximos años, lo que el Grupo Popular desee en el ejercicio de su autonomía parlamentaria y lo que desee la Consejería en el ejercicio de la suya propia. Siempre va a haber bailes de cifras. Yo, desde luego, no le puedo aceptar, de momento, en este primer día que usted acuse a los gobiernos socialistas de un bajo nivel inversor en materia de autovías, porque, de verdad, o sea, es lo que le quiero decir, yo no quiero... No me gustaría pasarme cuatro años recordando los años de gobierno del Partido Popular, porque ya hace cuatro de ellos y porque es difícil ponerse de acuerdo, incluso en esos parámetros. Pero, desde luego, yo toda la información

que tengo, todos los cuadros que tengo, creo que los andaluces y andaluzas al día de la fecha no recuerdan el periodo del gobierno del Partido Popular precisamente por su apuesta inversora en Andalucía, y, desde luego, de ritmo de kilómetros de autovías que se pusieron en marcha por los gobiernos socialistas y el gobierno del Partido Popular fue muy superior a favor del PSOE.

Yo se lo digo de verdad, o sea, que tenemos tantos compromisos y creo que van a tener —ojalá que no lo tuvieran—, pero van a tener tanto para, de verdad, cuestionar, criticar, apuntarnos en la ejecución de nuestros compromisos que yo no quisiera pasarme los cuatro años mirando hacia atrás —insisto—, porque el trabajo que tenemos por delante es muy ambicioso y, seguramente, ustedes podrán hacer oposición mirando hacia el futuro, ¿no?

Porque, claro, podemos compararnos con el infinito, eso siempre es relativo, pero lo que yo me pregunto es, ¿los 375 kilómetros de alta velocidad que tiene Andalucía pueden ser pocos comparados —no sé con quién— con España? somos la Comunidad Autónoma que más tiene. Ese esfuerzo hay que reconocerlo, porque siempre se puede ir más y todo puede parece insuficiente, pero tendremos que compararnos con territorios y con sociedades parecidas a la nuestras, españolas, europeas. Y en esas comparaciones, en materia de infraestructuras de obra pública, les puedo asegurar que Andalucía ya, hoy, precisamente, no tenemos que agachar la cabeza, todo lo contrario, la sacamos en muchos aspectos. Y, desde luego, cuando se culmine el Plan PISTA todavía mucho más. Ojalá también que, como es natural, el resto de nuestro entorno progrese, como sé que va a progresar Andalucía.

Y verán, tenemos que aprovechar el tiempo —como bien señalaba el portavoz de Izquierda Unida—, y de verdad que me gustaría que captaran porque es un plan, el PISTA, tan ambicioso, que por eso digo que van a tener la oposición, creo que muchos motivos para hacer seguimiento de verdad. Porque, claro, como indicaba el señor Cebrián, casi multiplicamos por dos la inversión en casi la mitad de tiempo que el anterior plan de infraestructuras. Imagínese el reto de gestión, imagínese el reto de captación de recursos, de dirección de recursos del Estado y de la propia gestión de la Junta de Andalucía. O sea, estamos hablando de casi el doble en casi la mitad de tiempo. Por lo tanto —insisto—, siempre se puede pedir más, eso no me cabe la menor duda, pero este es un proyecto muy, muy ambicioso, que estamos embarcados, de verdad, en unos compromisos muy fuertes, muy fuertes que, ojalá vean la luz y seamos capaces de cumplirlos. Ese va a ser todo nuestro empeño porque, desde luego, el cambio que se va a producir en el mapa de Andalucía de las comunicaciones, del transporte, de las carreteras, de los ferrocarriles va a ser muy importante.

Y voy a terminar ya esta segunda parte de mi intervención en un debate que tocaban las dos fuerzas

políticas, Izquierda Unida y Grupo Popular, en relación con la alta velocidad.

A mí me gustaría, de verdad, que hiciéramos un ejercicio en estos años de clarificación y de pedagogía al respecto. Y yo quiero decir dos cosas al respecto.

La primera, no es verdad que el plan, de Álvarez Cascos, llevara la alta velocidad a todas las capitales andaluzas para unirlas con Madrid. Sí, el concepto de alta velocidad es el único, que al parecer —corríjame y ojalá podamos llegar a un entendimiento muy pronto— el que reconoce el Partido Popular. Ustedes, hasta la fecha, solo reconocen como alta velocidad transporte exclusivo de pasajeros a 300 kilómetros por hora. Si eso es así, su concepto de alta velocidad, ese tampoco lo recogía el plan, de Álvarez Cascos. Luego, esas puntualizaciones las tenemos que hacer. Y le quiero decir que no es un asunto el de la alta velocidad o las altas prestaciones en el que partamos de cero técnica, políticamente, desde el punto de vista de la ingeniería. No, estamos hablando de Directivas de la Unión Europea que definen en toda Europa lo que es alta velocidad, líneas especialmente construidas para la alta velocidad equipadas para la circulación a velocidades superiores a 250 kilómetros por hora o líneas especialmente acondicionadas para la alta velocidad para alcanzar velocidades de 200 kilómetros por hora. Y en toda Europa se admite el transporte mixto, de pasajeros-mercancías o el transporte exclusivo, hay una casuística enorme. Y con el criterio que ustedes sostienen y que intentan aplicar a Andalucía desaparecía de un plumazo más de la mitad de la red de alta velocidad y altas prestaciones de toda Europa, líneas importantísimas, de Florencia a Milán, todo lo que comunica la Lyon-París con la costa atlántica. Todas esas son líneas de alta velocidad europeas con servicios de altas prestaciones que son mixtas de transportes de pasajeros y de mercancías.

Por lo tanto, no hay un debate. El concepto, estamos en Europa y es el que marca Europa. Y así, con esos conceptos meridianamente claros reiteramos nuestro compromiso, las ocho capitales de Andalucía estarán conectadas por servicios de altas prestaciones entre sí.

Porque paso al segundo elemento de debate que me parece también sustantivo. Usted lo decía hace un momento. Aunque ya le digo que no era así, pero sí era así una cosa... Que en el plan de ustedes les preocupaban las comunicaciones de Andalucía con Madrid, y el gran cambio sustantivo que recoge el PISTA, que es nuestra preocupación, es cambiar esa dinámica. Esa dinámica radial que unía a Madrid con toda España, que veíamos en los colegios, hoy es una dinámica horizontal. Queremos ese eje transversal de Andalucía, de esta Andalucía horizontal, de este a oeste, comunicar y vertebrar las capitales entre sí.

Y, por lo tanto, creo que aquí tendremos ocasión de profundizar. Sin duda, siempre se podrá hacer mucho

más, sin duda ninguna; pero comparémonos con otros que estén haciendo más y que lo estén haciendo mejor, y, desde luego, pongámonos de acuerdo en unas mínimas terminologías, si es posible, porque, a la postre, lo que nosotros vamos a hacer —lo haremos con su colaboración y lo haremos, si nada falla, en el horizonte político o económico— es que todos los ciudadanos de las capitales andaluzas vean mejorar sustantivamente los servicios ferroviarios, que sean competitivos frente al vehículo privado, y que el transporte público de verdad sea de altas prestaciones, competitivo y propio, pues de una Andalucía del siglo XXI.

Voy a dejarlo aquí y luego ya terminamos.

Muchas gracias.

El señor NIETO BALLESTEROS, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Consejera.

Pasamos al segundo turno de los grupos parlamentarios. Les recuerdo que tienen ustedes cinco minutos. ¿De acuerdo?

Señor García, tiene usted la palabra.

El señor GARCÍA RODRÍGUEZ

—Gracias, señor Presidente.

Siguiendo en línea con su propia dinámica, de una cierta continuidad con la intervención anterior, a mí me gustaría..., bueno, resaltar, primero, porque va a ser nuestra tónica a lo largo de toda la legislatura, la importancia que tiene para nosotros el ferrocarril de Andalucía, el ferrocarril en Andalucía. Y, en ese sentido —no me dio tiempo antes a decirlo, pero quiero subrayarlo ahora al empezar—, me gustaría que expresase su planteamiento, el planteamiento del Gobierno, en relación a la transferencia de las competencias ferroviarias en Andalucía, las que contemplaba ya el Estatuto de Carmona y, por supuesto, las que contempla este Estatuto. Creemos que es algo básico, prioritario, ahora que se está hablando de financiación autonómica; entendemos que para nosotros es algo que contribuiría, desde una gestión más cercana y, si se quiere, más ágil y más eficaz, a mejorar en general el sistema ferroviario andaluz.

Quisiera también que me aclarase una expresión que ha repetido dos o tres veces en relación con los tranvías. Se refería a Jerez, creo que a alguna capital más, y es algo así como: «haremos estudios previos para que el ayuntamiento pueda decidir sobre el trazado y el material móvil». No sé, permítame que le diga, no sé si me suena eso un poco a eufemismo. Quiero decir: ¿Qué le van a cargar al ayuntamiento? O, dicho de otra manera, en positivo: ¿Qué papel o qué grado de colaboración va a tener el Gobierno de la Junta con

los ayuntamientos? No vaya a ser que nos limitemos a hacer un estudio previo, como se hizo en su día en el enlace de las dos bahías, y ahí se queda, y que lo haga el ayuntamiento. Entonces no tendremos tranvía, porque tal como están los ayuntamientos, no tienen posibilidad.

Bien, otra cuestión —y voy telegráficamente, señora Consejera— es en relación con los aeropuertos.

Usted ha defendido lo público, se ha mostrado firmemente partidaria de lo público. Bueno, hemos de decirle que nos preocupa mucho la concesión a las exigencias de determinados turoperadores privados, fundamentalmente, y lo que nos preocupa es que, en algunas comarcas de Andalucía, de la importancia demográfica que pudiera ser el Campo de Gibraltar, por ejemplo, descansa el tráfico aeroportuario en un aeropuerto privado.

Mire usted, no. Los aeropuertos tienen un carácter estratégico y, por lo tanto, deben ser estructuras públicas, gestionadas y dirigidas por lo público, y quedar lo privado para algo exclusivamente complementario.

Como voy en plan telegráfico, simplemente le digo que el Campo de Gibraltar son doscientas mil personas, más toda la carga turística que pueda haber, y creemos que se merece un aeropuerto propio.

Nos gustaría, si es posible, en su intervención, que hablase rápidamente de una serie de cuestiones. Primero, Ruta de la Plata, en particular ferrocarril. ¿Cuáles son las previsiones?

Segundo. Hablamos de planes de transporte metropolitanos. Hay uno, que se llamaba —o se llama— Plan Intermodal de Transporte de la Bahía de Cádiz, que contemplaba una serie de previsiones tendentes a trasladar movilidad, desde lo público a..., perdón, desde lo privado a lo público, que no se ha cumplido. Pero ¿hay previsto algún tipo de evaluación del Plan Intermodal de Transportes de la Bahía de Cádiz? Nos parece importante.

Otra cuestión: ¿Va a haber autopistas de peaje? ¿Contemplan ustedes la incorporación de nuevas autopistas de peaje, por ejemplo entre Jaén y Córdoba, en Andalucía? No, es que de vez en cuando salta la liebre, y se habla de financiación alemana, y se habla de no sé cuántas cosas. Nos gustaría que en esta primera intervención aclarase un poco su filosofía.

Y termino.

Bien, nuestro planteamiento, lo mismo que usted ha hecho, de cara a lo que, entendemos, debe ser la estrategia de las infraestructuras de transportes, fundamentalmente es el siguiente, las siguientes líneas:

Actuaciones basadas en mejora de los servicios y aprovechamiento de los sistemas, antes de lanzarse a nuevas aventuras; gestión de la demanda; tendencia a que el transporte por carretera y el Ave reflejen su precio real, y —ojo— política tarifaria en transporte público que haga atractivo su uso frente al transporte privado.

¿Qué quiere decir esto? Pues quiere decir esto que, a una familia de cuatro personas, a un grupo de cuatro personas, les deben salir más barato cuatro billetes de tren que irse en el coche. Esa es la política tarifaria de la que estamos hablando: más barato cuatro billetes de tren que irse en coche o lo que les cueste la gasolina del coche.

Y termino con una cuestión que sé que a usted le gusta.

Ha hablado usted de la importancia de la consideración de género, del ponerse el antifaz de género en todas las políticas. Efectivamente, las obras públicas, las infraestructuras de transporte, no son neutras —en eso va a contar usted con nuestro apoyo—; pero también le pediría que demos un saltito más y que, cada vez que se haga un proyecto, o se haga una propuesta legislativa, además, por supuesto, de la evaluación del impacto de género, se empiece a hacer ya en Andalucía —y esta, como consejería inversora, sería una de las primeras— un estudio o impacto de evaluación sobre la influencia en las desigualdades en general, no solo desigualdades de género, sino desigualdades económicas y sociales en Andalucía. Nos parece un elemento importante a considerar, insisto, en toda la iniciativa legislativa y de proyectos, porque las desigualdades económicas y sociales, además de las de género, por supuesto, o en paralelo, tienen una gran incidencia en la calidad de vida, e incluso en la salud, como se está demostrando.

Nada más y muchas gracias.

El señor NIETO BALLESTEROS, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor García.

Señor Raynaud, tiene usted la palabra por cinco minutos.

El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias.

Señora Consejera, voy a procurar, dado que en mi primera intervención yo he procurado generalizar determinados aspectos que nos preocupan, que son los criterios, los cronogramas, los tiempos, la financiación y la falta de concreción de determinados proyectos...

Mi intervención no ha sido una intervención al hilo de la improvisación o de ninguna fotocopia anterior, sino con hechos concretos y puntuales, y, por ejemplo, yo le hago a la Consejera determinadas preguntas o determinadas puntualizaciones, desde mi grupo, que creo que son fundamentales para la vertebración de Andalucía.

Por ejemplo, señora Consejera, dígame con rotundidad cuándo pueden entrar en servicio las líneas 2, 3 y 4 del metro de Sevilla. Eso es un clamor; o sea, eso el

ciudadano necesita saberlo. Es más, le diría: ¿Cuándo van a firmar ustedes el convenio con el Gobierno de la Nación? Firmaron un protocolo, que era previo al convenio, y el convenio está sin firmar. Y no quiero entrar en el debate de si lo hizo el PSOE o el PP, pero a mí, siendo portavoz del Ayuntamiento, me lo reclamaban un día sí y otro también, que se firmara el convenio de financiación del metro de Sevilla.

Dígame: ¿Tiene usted noticia de cuándo van a comenzar las obras Jerez-Dos Hermanas, por parte del Gobierno de la Nación? ¿Es prioritaria para la Junta de Andalucía, y considera que es un viario importante, la autovía Écija-Marchena-El Arahal-Utrera, que permite conectar las provincias de Córdoba y Málaga sin pasar por la de Sevilla?

Paso de provincia: Huelva.

Mire, yo le pediría que reconsideraran su decisión de no unir Cádiz con Huelva y Huelva con Cádiz. Hace muy pocas fechas, una central sindical ha manifestado un trazado, respetuoso con Doñana y con su entorno, un poco más abajo del que ha propiciado, el que ha propugnado o el que ha proyectado el Partido Popular; en concreto, unir Sanlúcar la Mayor con Los Palacios, si no recuerdo mal. Creo que sería bueno que desde la Consejería se reconsiderara esta negativa.

Señora Consejera, ¿qué hay de la autovía frustrada Huelva-Badajoz, la Nacional 435, la autovía de la sierra, que con tanto interés el Partido Socialista de Huelva viene reclamando? ¿Tiene usted noticias por parte del Gobierno de la Nación? ¿Están contempladas, en esas inversiones del viario del PISTA, que ustedes le adjudican un bloque a esa autovía Nacional 435? ¿Se van a acometer los nuevos accesos..., no los nuevos, sino los necesarios accesos a Islantilla, a Isla Canela y Pozo del Camino, conexión de la playa con la autovía A-92?

La A-384, Jerez-Antequera, nos parece que es fundamental como prioridad. Permite vertebrar las provincias de Cádiz y Málaga por el interior sin necesidad de recurrir al recorrido costero. Por lo tanto, nos parece que es importante.

¿Cuándo se va a terminar por fin el tramo que nos falta desde Vejer hasta Algeciras? Es decir, es un compromiso que supongo que estará incluido, si es que ustedes conocen el compromiso, en función de las cantidades fijadas en el Estatuto de Andalucía o de los compromisos con el Gobierno; mes es exactamente igual. Lo importante es que se haga y que ustedes digan si, efectivamente, tienen confirmación de eso.

Ayer en el Consejo de Gobierno se hablaba de la Córdoba-Almorchón y el estudio informativo. Me parece que se le adjudicaba o se le daba un plazo de 15 meses para el estudio informativo. ¿Cuál es la fecha prevista para la puesta en marcha de la línea Córdoba-Almorchón?

En Málaga, ¿cuál es de verdad la fecha que maneja la Consejería para las líneas 1 y 2 del metro de

Málaga? Creo que eso es importante. ¿No entra entre las prioridades viarias de la Junta de Andalucía la carretera Ronda-San Pedro de Alcántara, que permitiría vertebrar, unir la Costa del Sol con Sevilla y Sevilla con la Costa del Sol?

Señora Consejera, ¿cuándo va a estar terminada la autovía del mármol en Almería? Fecha de entrada en servicio y exactamente igual del eje los Filabres.

Sabe usted que el Gobierno de la Nación ha prometido una y otra vez la conexión con Aguadulce. Es un verdadero calvario el poder ir desde Aguadulce hasta la conexión con la autovía. Eso se ha prometido una y otra vez. ¿Cuál es la fecha que el Gobierno de la Nación tiene prevista?

Lo mismo le diría en el tema de Granada, hoy también leía que se ha licitado un tramo de la línea del tranvía metropolitano, o como lo queramos llamar, en Granada. Lo importante para los granadinos es saber cuándo va a entrar en servicio el metro de Granada, eso es lo que de verdad le da seguridad al ciudadano y no el hablar de en esta legislatura, a corto, a medio, a largo plazo...

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Raynaud, tiene usted que terminar.

El señor RAYNAUD SOTO

—Voy terminando.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Tiene que terminar.

El señor RAYNAUD SOTO

—La autovía me parece un viario importante ya que estamos hablando de las comunicaciones radiales, y ya que usted hablaba de que eran importantes las comunicaciones transversales y las diagonales, ¿qué hay de la A-47 con la que el Gobierno de la Nación tenía interés en comunicar Sevilla con Lisboa? Con lo que eso significa también, ¿eh?, con lo que eso significa para la provincia de Huelva. No podemos olvidar que es hasta Rosal de la Frontera, a partir de Rosal de la Frontera las competencias, lusitanas..., en llegar hasta Beja, que prácticamente llega la autovía hasta Beja.

Y por último —y termino—, pues, he echado en falta el que hablando de puertos, pues, con lo que eso puede significar de dinamización de la economía y de creación

de puestos de trabajo, pues, el puerto de Salobreña, de Sanlúcar de Barrameda, el de la barriada de La Paz, en Cádiz, son puertos deportivos que aparentemente tienen poca importancia pero que dinamizan una zona. O la ampliación de Sanlúcar de Guadiana y Gelves, puertos fluviales muy importantes y necesarios en su dinamización o La Caleta de Vélez.

Y, por último, las áreas logísticas. Echamos en falta creemos que en las áreas logísticas, con independencia de aquellas ligadas a los *interland* de las zonas portuarias, y las áreas metropolitanas, tres que, a nuestro juicio, son importantes: la intermedia occidental, Sevilla-Córdoba-Málaga; la central, Córdoba-Málaga-Granada, y una, a nuestro juicio muy importante, más allá de la zona de Andújar, más al norte, que sería la puerta de Andalucía ubicada junto a Despeñaperros.

He procurado sintetizar en estos cinco minutos, con la benevolencia del Presidente, pues, algunas puntualizaciones y preguntas que creo que concretan mi primera intervención.

Muchas gracias, señor Presidente. Señora Consejera.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Raynaud.

Señor Cebrián, tiene usted la palabra.

El señor CEBRIÁN PASTOR

—Muchas gracias, señor Presidente.

Señora Consejera, yo creo que en los próximos cuatro años tenemos tantas cosas que hacer, estamos obligados a hacerlas bien, estamos obligados a hacerlas lo antes posible, que yo comparto con usted que, en la medida de lo posible, tendremos que dedicarnos a eso, a trabajar mirando al futuro y no olvidarnos del pasado, porque la historia está ahí; pero no recurrir sistemáticamente a ese pasado, sobre todo, por quien no sale muy bien parado de ese pasado. Evidentemente, si alguien voluntariamente se va al pasado, yo encantado de recordar algunas cosas que sucedieron.

Y es verdad que el proceso de transformación, las infraestructuras viarias que necesita nuestra Comunidad son un reto apasionante, en fin, porque tenemos que contribuir a que disminuya el consumo de energía, a que haya menos emisiones contaminantes y, lógicamente, a que estemos en condiciones de hacer una economía competitiva que nos permita generar riqueza y generar empleo.

Por lo tanto, yo comparto buena parte de algunos de los elementos que ha planteado el señor García. Lo primero que tenemos que hacer es aprovechar lo mejor posible lo que ya tenemos, sacarle la mayor rentabilidad

y, lógicamente, seguir avanzando y mirando hacia el futuro porque, claro, mirar al futuro no es, señor Raynaud, mirar al infinito, ¿eh? Porque muchas veces, si ponemos la vista en el infinito y no miramos a lo más inmediato del futuro, pues, probablemente, estaremos un poco distraídos y no estaremos centrando nuestros esfuerzos en lo más inmediato. ¿Por qué le digo esto? Por volver un poco a lo que yo decía en mi primera intervención, ¿estamos de acuerdo o no estamos de acuerdo en lo que contempla el plan de infraestructuras para dar sostenibilidad al transporte en Andalucía en cuanto a contenidos y en cuanto a plazos de ejecución? Ese debería ser el elemento fundamental de trabajo para todos en esta Comisión en esta legislatura. Ahora, si además de eso, estamos en condiciones de ir impulsando, preparando ese futuro, un poquito más lejano pero también próximo, mejor que mejor. Me parece que cometeríamos todos un grave error si pasáramos del pasado al futuro, vía infinito, y no nos detuviéramos en el presente o en el futuro más inmediato.

Y es verdad que algunas actuaciones son complejas porque, señorías, no dependen solamente del Gobierno de la Comunidad Autónoma. Dependen, es verdad, en gran parte, del Gobierno de la Nación, pero yo creo que en ese apartado no hay ningún problema, como yo le decía, la relación y los compromisos están fijados en el propio Estatuto. Pero también hay una incidencia muy importante a nivel municipal, en todo lo que se refiere a la mejora de los sistemas de transporte en las áreas metropolitanas.

El señor García preguntaba: ¿Qué pasa con los tranvías? Bueno, yo creo que termina pasando más o menos lo mismo que con el metro, que ahí cada Administración pone una parte, uno pone las infraestructuras, otro pone el material rodante, pero, en definitiva, son actuaciones que se hacen en colaboración y que la colaboración depende de dos partes, algunas veces, o de tres partes. Entonces, primero, que la Consejería y el Gobierno de la Junta de Andalucía van a seguir teniendo la mejor voluntad posible en todos estos temas, pero también hay que estar pendiente de una respuesta a nivel municipal.

Y es verdad —y con esto termino—, pues que algunos elementos, que el ciudadano desde la distancia puede pensar como muy simples, cuando te aproximas a ellos, resultan más complejos. El señor Raynaud hablaba, por ejemplo, de recuperar una conexión ferroviaria que es importante para la provincia de Córdoba y, sobre todo, para el norte de esa provincia, que es recuperar la línea Córdoba-Almorchón. Yo diría más, señora Consejera, incluso, plantearnos en ese futuro no tan próximo, un poquito más retirado, pues también la existencia de un ramal de esa línea que llegue hasta Pozoblanco. Algunos en su descubrimiento del territorio llegan a decir que el ferrocarril que va a Almorchón pasa por Pozoblanco y por Los Pedroches; es otro ferrocarril el que habría que recuperar.

Pero, en cualquier caso, señorías, para poner un matiz que creo que es importante, ese ferrocarril, que tenía su entrada en Córdoba y pasaba por la calle Escultor Fernández Márquez... Hubo —y es volver un poquito al pasado, pero no tengo más remedio—, hubo un ayuntamiento gobernado por el Partido Popular que por el espacio que había en la ciudad para que transcurriera ese ferrocarril —y también lo que tendría que haber sido la prolongación de la ronda de poniente—, pues, hubo un Ayuntamiento que fue muy eficaz e hizo un jardín, además, los vecinos están encantados. Pero, claro, el problema es que, además de que los vecinos de esa zona estén encantados, que tienen que estarlo en un entorno agradable para vivir, por ese espacio se tendría que haber articulado, reservado, comprometido el espacio para que este ferrocarril Córdoba-Almorchón pudiera seguir pasando por ahí, en superficie o subterráneo, y también la ronda norte de Córdoba. Cuando hay determinadas cosas que yo diría que se resuelven de manera un poco irresponsable a nivel de planificación, de manera tan simple como haciendo un jardín para quedar bien en el momento inmediato con los vecinos, pues, probablemente, se están cometiendo errores graves de planificación de cara al futuro. Por eso, señor Raynaud que no le extrañe que ese estudio necesite de 15 meses, porque va a ser realmente complejo y complicado volver a introducir el ferrocarril Córdoba-Almorchón en la ciudad de Córdoba con el nuevo desarrollo urbanístico cuando la entrada natural, la que existía, pues se liquidó —como decía antes— por un Gobierno del Partido Popular.

Por lo demás, creo que en esa parte de planificación, de acertar en esa planificación —como le decía al principio—, de ejecutar bien y rápido el proyecto que contempla el PISTA va a estar el éxito de su actual Consejera, de todos nosotros como diputados de este Parlamento y, cómo no, de los ciudadanos y ciudadanas de Andalucía.

Nada más y muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Cebrián.

Señora Consejera, para cerrar el debate, tiene usted la palabra.

La señora MORENO RUIZ, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Muchas gracias, señor Presidente.

Bien, vamos a cerrar ya con esta intervención este debate y yo les quiero decir a sus señorías que, como comprenderán, no puede ser objeto de una primera comparecencia el aterrizar en el detalle de las cuestio-

nes que ustedes han planteado. Me ha parecido contar casi cuarenta preguntas concretas, ustedes tardan, aproximadamente, 10 ó 15 segundos en plantear cada una de ellas, para las que yo necesitaría algunos minutos. Por lo tanto, forma parte, como es natural, de su trabajo en esta comparecencia, pero yo no puedo detenerme en unas sí y en otras no para evidenciar más interés por unas o más conocimientos de unas que de otras. Por lo tanto, insisto, tenemos cuatro años por delante para profundizar en todas y cada una de esas cuestiones y quiero que lo sepan. Ojalá no quede en evidencia por este compromiso, pero se lo digo sinceramente: respeto mucho al Parlamento de Andalucía y, por lo tanto, van a encontrar en mí a una Consejera dispuesta a venir a comparecer, a explicar, a discutir, a corregir lo que sea necesario a lo largo de estos cuatro años. No voy a tener, de verdad, la menor pereza ni temor en comparecer en este Parlamento ni en esta Comisión, se lo digo de verdad, con lo cual, de verdad espero que demos satisfacción a la información; otra cosa ya es que demos satisfacción a la demanda o al deseo de cada uno de ustedes, pero de verdad que quiero estar a su disposición porque estoy convencida, además, de que los 109 diputados y diputadas, los del Grupo Socialista, los del Grupo Popular o los de Izquierda Unida, son 109 mentes y 109 por dos ojos que nos van a ayudar a ver cómo van las cosas, a ver lo que va mejor, a ver lo que va peor... Ustedes muchas veces llegan a lugares donde nuestro propio equipo directivo no puede llegar y, por lo tanto, yo les considero, en ese sentido, y les tengo todo el respeto, y espero que tengamos ocasión de demostrarlo a lo largo de la legislatura. Insisto, sabiendo que cada uno estamos defendiendo modelos que nunca van a coincidir al ciento por ciento.

Por lo tanto, gracias, insito, por el tono de esta primera comparecencia.

Y para terminar una comparecencia que es de presentación de grandes líneas, me gustaría terminar trasladándome al año 2012, cuando la mayor parte del PISTA esté en servicio. Y se lo quiero decir de verdad para que nos midan por ello, para comprometerme y para que nos midan por ello. De verdad que en el año 2012 habremos cambiado la dinámica de las comunicaciones de Andalucía en dos dimensiones que para mí van a ser, si no históricas, que siempre son muy grandilocuentes, desde luego, recordadas, creo que con mucha proyección de futuro. Primero, de impulso definitivo del transporte público en nuestra Comunidad y la vertebración interna, la vertebración horizontal de

nuestra tierra, pues, como ya he dicho antes, España heredó una concepción bastante radial en las autovías y en los ferrocarriles con Madrid.

La oferta de transporte público que vamos a poner en servicio y que vamos a poner en marcha, en esta legislatura, va a cambiar la manera de desplazarse de millones de andaluces y andaluzas, algo que todavía no existe, por más que estén avanzados muchos de los trabajos, como algunas líneas del metro, etcétera. Lo cierto es que, prácticamente, de este sistema de transporte metropolitano que estamos creando, poco o casi nada hay en servicio, y, sin embargo, a lo largo de esta legislatura, cuando culminen de realizarse los muchos proyectos que están en marcha, de verdad que habremos asistido al nacimiento de un gran sistema público metropolitano y a la consolidación de un gran sistema de transporte transversal de Andalucía.

Y creo que son dos materias y dos objetivos ambiciosos, dos objetivos que vamos a ser capaces de alcanzar y que van a suponer un gran cambio para la vida de la gente, que es, al fin y al cabo, lo que nos interesa desde el Gobierno y lo que estoy segura de que les interesará a todos ustedes.

Estoy convencida de que, además, en el año 2012, la actividad económica de Andalucía se va a beneficiar de unas infraestructuras logísticas y portuarias pensadas para canalizar nuestro enorme potencial emprendedor, y en lo que confío es en que, en ese año 2012, cuando finalmente tendremos una nueva cita con las urnas, yo espero que para entonces sus críticas formen parte de las hemerotecas, espero que sus consejos se hayan incorporado a nuestro trabajo y que nuestros compromisos de hoy sean una realidad que los andaluces y andaluzas puedan tocar, usar, recorrer y disfrutar.

Insisto, cuenten conmigo para todo lo que se refiere a información de la casa. Y gracias, de antemano, por su colaboración presente y futura.

Muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Consejera.

Terminamos el orden del día agradeciendo a la Consejera su presencia aquí. Y también agradecerles a ustedes la colaboración para hacer posible que hayamos sustanciado el debate de esta manera tan brillante por todos y todas.

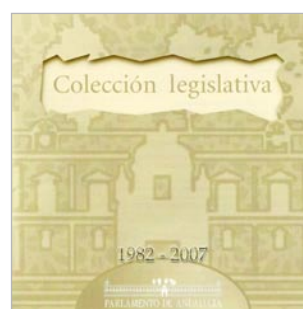
Muchas gracias.

SERVICIO DE PUBLICACIONES OFICIALES

COLECCIONES EN CD-ROM Y DVD

PUBLICACIONES OFICIALES:

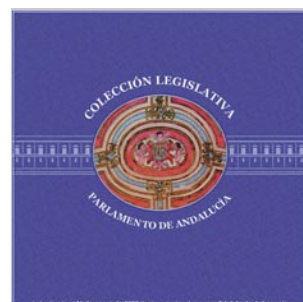
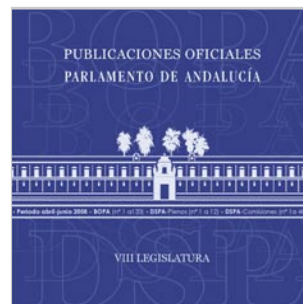
- Colección de los Boletines Oficiales del Parlamento de Andalucía publicados cada legislatura y reproducidos en formato PDF. Actualmente están disponibles en CD-ROM las cinco primeras legislaturas y en DVD la sexta legislatura.
- Colección de los Diarios de Sesiones publicados en cada legislatura y reproducidos en formato PDF. Están disponibles en CD-ROM las seis primeras legislaturas.
- A partir de la VII legislatura la colección de «Publicaciones oficiales» reúne conjuntamente los boletines oficiales y los diarios de sesiones.

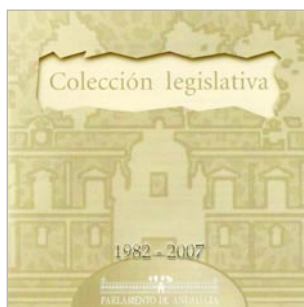


(Próximos lanzamientos VIII Legislatura)

COLECCIÓN LEGISLATIVA:

- Recopilación anual actualizada de las leyes aprobadas por el Parlamento de Andalucía. Cada ley contiene una sinopsis que incluye datos sobre su aprobación y publicación en los diferentes boletines oficiales e información, en su caso, sobre posteriores modificaciones o si han sido objeto de algún procedimiento de inconstitucionalidad.
- Anales del proceso autonómico, acompañados de algunas de las imágenes más significativas de aquellos históricos acontecimientos.
- Descripción de la sede del Parlamento de Andalucía, incluyendo una breve historia del Hospital de las Cinco Llagas con imágenes de su fachada, el Salón de Plenos y patios interiores.
- Relación de los órganos parlamentarios y sus miembros en cada una de las legislaturas transcurridas.





SERVICIO DE PUBLICACIONES OFICIALES

INFORMACIÓN Y PEDIDOS

Edición, diseño y composición:

Servicio de Publicaciones Oficiales

Información:

Servicio de Publicaciones Oficiales

Pedidos:

Servicio de Gestión Económica
c/ Andueza núm. 1
41009-Sevilla

Teléfono:

(34) 954 59 21 00

Dirección web:

<http://www.parlamentodeandalucia.es>

Correo electrónico:

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



PRECIOS

CD-ROM O DVD

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



© Parlamento de Andalucía