

COMISIONES



Núm. 65

VIII Legislatura

Año 2008

OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

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

Sesión celebrada el miércoles, 1 de octubre de 2008

ORDEN DEL DÍA

COMPARENCIAS

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- 8-08/APC-000338. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar del grado de ejecución de la línea 1 del metro de Sevilla, plazos de la puesta en funcionamiento, presentada por el G.P. Popular de Andalucía.
- 8-08/APC-000339. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar de los proyectos de trazado de las líneas 2, 3 y 4 del metro de Sevilla, plazos, ejecución y compromisos presupuestarios, presentada por el G.P. Popular de Andalucía.
- 8-08/APC-000455. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar sobre la situación de las obras en la línea 1 del metro de Sevilla, las previsiones en relación con su finalización y entrada en funcionamiento y el estado de las actuaciones de planificación en las líneas 2, 3, y 4, presentada por los Ilmos. Sres. D. Manuel Gracia Navarro, D. Juan Antonio Cebrián Pastor, D. José Muñoz Sánchez, Dña. Susana Díaz Pacheco, D. Mario Jesús Jiménez Díaz y D. Juan Antonio Segura Vizcaíno, del G.P. Socialista .

PREGUNTAS ORALES

8-08/POC-000199. Pregunta oral relativa a nuevos puntos de atraques en Sancti-Petri (Chiclana, Cádiz), formulada por la Ilma. Sra. Dña. María Teresa Ruiz-Sillero Bernal, del G.P. Popular de Andalucía .

8-08/POC-000332. Pregunta oral relativa a medidas protectoras acústicas en línea 1 metro de Sevilla, formulada por el Ilmo. Sr. D. Jaime Raynaud Soto, del G.P. Popular de Andalucía .

8-08/POC-000435. Pregunta oral relativa a la disminución de vuelos al aeropuerto de Jerez , formulada por el Ilmo. Sr. D. Ignacio García Rodríguez, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía .

8-08/POC-000461. Pregunta oral relativa a incorporación de los servicios de cercanías a los consorcios de transportes, formulada por los Ilmos. Sres. D. Juan Antonio Cebrián Pastor y D. José Muñoz Sánchez, del G.P. Socialista .

8-08/POC-000469. Pregunta oral relativa a mejora de la carretera A-435 entre el cruce de la N-502 y Pozoblanco, formulada por el Ilmo. Sr. D. Juan Antonio Cebrián Pastor, del G.P. Socialista .

PROPOSICIONES NO DE LEY

8-08/PNLC-000201. Proposición no de ley relativa a construcción de un cruce a distinto nivel en la conexión de la Autovía del Olivar con la carretera A-342 Monturque-Cabra en la provincia de Córdoba, presentada por el G.P. Socialista.

8-08/PNLC-000219. Proposición no de ley relativa a Comisión Seguimiento del Plan de Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013 (PISTA), presentada por el G.P. Popular de Andalucía.

SUMARIO

Se abre la sesión a las once horas, once minutos del día uno de octubre de dos mil ocho.

Comparecencias

8-08/APC-000338, 8-08/APC-000339 y 8-08/APC-000455. Comparecencias del Excmo. Sr. Consejero de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar del grado de ejecución y previsiones en relación con la finalización y entrada en funcionamiento de la línea 1 del metro de Sevilla, así como de los proyectos de trazado, plazos, ejecución y compromisos presupuestarios de las líneas 2, 3 y 4 (pág. 5).

Intervienen:

- D. Luis García Garrido, Consejero de Obras Públicas y Transportes.
- D. Juan Manuel Sánchez Gordillo, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.
- D. Jaime Raynaud Soto, del G.P. Popular de Andalucía.
- D. José Muñoz Sánchez, del G.P. Socialista.

Preguntas orales

8-08/POC-000199. Pregunta oral relativa a nuevos puntos de atraques en Sancti-Petri, Chiclana, Cádiz (pág. 21).

Intervienen:

- Dña. María Teresa Ruiz-Sillero Bernal, del G.P. Popular de Andalucía.
- D. Luis García Garrido, Consejero de Obras Públicas y Transportes.

8-08/POC-000332. Pregunta oral relativa a medidas protectoras acústicas en línea 1 metro de Sevilla (pág. 23).

Intervienen:

- D. Jaime Raynaud Soto, del G.P. Popular de Andalucía.
- D. Luis García Garrido, Consejero de Obras Públicas y Transportes.

8-08/POC-000435. Pregunta oral relativa a la disminución de vuelos al aeropuerto de Jerez (pág. 25).

Intervienen:

- D. Ignacio García Rodríguez, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.
- D. Luis García Garrido, Consejero de Obras Públicas y Transportes.

8-08/POC-000461. Pregunta oral relativa a incorporación de los servicios de cercanías a los consorcios de transportes (pág. 27).

Intervienen:

- D. Juan Antonio Cebrián Pastor, del G.P. Socialista.
- D. Luis García Garrido, Consejero de Obras Públicas y Transportes.

8-08/POC-000469. Pregunta oral relativa a mejora de la carretera A-435 entre el cruce de la N-502 y Pozoblanco (pág. 28).

Intervienen:

- D. Juan Antonio Cebrián Pastor, del G.P. Socialista.
- D. Luis García Garrido, Consejero de Obras Públicas y Transportes.

Proposiciones no de Ley

8-08/PNLC-000201. Proposición no de ley relativa a construcción de un cruce a distinto nivel en la conexión de la Autovía del Olivar con la carretera A-342 Monturque-Cabra en la provincia de Córdoba (pág. 30).

Intervienen:

- D. Juan Antonio Cebrián Pastor, del G.P. Socialista.
- D. Salvador Fuentes Lopera, del G.P. Popular de Andalucía.

Votación: Aprobada por 9 votos a favor, ningún voto en contra y 6 abstenciones.

8-08/PNLC-000219. Proposición no de ley relativa a Comisión Seguimiento del Plan de Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013, PISTA (pág. 32).

Intervienen:

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

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

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

Se levanta la sesión a las catorce horas del día uno de octubre de dos mil ocho.

8-08/APC-000338, 8-08/APC-000339 y 8-08/APC-000455. Comparecencias del Excmo. Sr. Consejero de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar del grado de ejecución y previsiones en relación con la finalización y entrada en funcionamiento de la línea 1 del metro de Sevilla, así como de los proyectos de trazado, plazos, ejecución y compromisos presupuestarios de las líneas 2, 3 y 4

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señorías, buenos días. Vamos a comenzar, si le parece, la Comisión, con algunos minutos de retraso. Pido disculpas, pero me ha sido imposible llegar antes. Pido disculpas, por lo tanto, a sus señorías y al excelentísimo señor Consejero, que está ya con nosotros aquí, para comparecer en el primer punto del orden del día de la Comisión.

Si les parece, tenemos un orden del día amplio, comenzamos inmediatamente, y sí le pediría que se ajustaran sus señorías al tiempo establecido, precisamente, para desarrollar con normalidad este orden del día.

Empezamos con la comparecencia que figura en el primer punto del orden del día, que tiene que ver con la situación del metro de Sevilla. Es la agrupación, el agrupamiento de varias iniciativas de los distintos grupos políticos; por lo tanto, intervendrán todos, una vez que lo haga el señor Consejero.

Comenzamos, por lo tanto. Y, si el señor Consejero está preparado, tiene la palabra.

El señor GARCÍA GARRIDO, CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Muchas gracias, Presidente.

Buenos días a todos, señores y señoras diputados, miembros de la Comisión de Obras Públicas y Transportes del Parlamento de Andalucía.

Comparezco en esta Comisión parlamentaria, a petición de los Grupos Popular y Socialista, para informar sobre la situación actual de la línea 1 del metro de Sevilla y sobre la planificación de las líneas 2, 3 y 4.

Durante las dos últimas legislaturas, el Consejo de Gobierno ha comparecido ante este Parlamento, en múltiples ocasiones, para informar sobre diversos aspectos del metro de Sevilla, y, en esta ocasión, voy a actualizar y a ampliar la información ofrecida, hasta ahora, por el Consejo de Gobierno a este Parlamento, a fin de resultar más ágil y efectivo el debate.

En este sentido, y para ordenar mi intervención, me referiré primero a la situación actual de las obras. En segundo lugar, a los dispositivos puestos en marcha para el funcionamiento de la línea 1. Y, en tercer lugar,

sobre la planificación de las líneas 2, 3 y 4 de la red del metro de Sevilla.

No obstante, y antes de entrar en materia, quisiera recordarles a sus señorías que la política de fomento de transportes públicos en las áreas metropolitanas andaluzas constituye uno de los capítulos más trascendentes del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte de Andalucía, el denominado PISTA. El aumento del peso del transporte público, en el conjunto de la movilidad de las áreas metropolitanas andaluzas, resulta fundamental tanto para mejorar la calidad de vida de los andaluces y de las andaluzas como en el objetivo de reducir las emisiones contaminantes a la atmósfera y luchar contra el cambio climático.

En este sentido, sus señorías conocen que tenemos en funcionamiento los consorcios metropolitanos de transporte de Sevilla, Málaga, Granada, Bahía de Cádiz, Campo de Gibraltar, Jaén, Almería y, recientemente, Córdoba. Desafortunadamente, aún no hemos podido constituir el de Huelva.

De esta forma paralela, la Junta de Andalucía está impulsando la puesta en funcionamiento de nuevas infraestructuras que hagan al transporte público competitivo con el transporte privado. Así, en estos momentos, Andalucía es la Comunidad Autónoma española que está desarrollando más líneas de metro y tranvías de forma simultánea, al tener en construcción los metros de Sevilla, Málaga y Granada, y el tren tranvía de la Bahía de Cádiz, entre otras infraestructuras.

Como conocen sus señorías, por anteriores comparecencias, la línea 1 del metro articula el área metropolitana de este a oeste, comunicando el Aljarafe, la zona central de mayor movilidad de ciudadanos, hacia la ciudad central: Sevilla. Y, en el otro extremo, con la Universidad Pablo Olavide y con las zonas de Los Quintos, en el municipio de Dos Hermanas. Pero también próximo a Alcalá de Guadaíra, es decir, los municipios de la corona metropolitana con mayor actividad productiva y población.

La línea tiene una longitud de 18 kilómetros y 22 estaciones, con un tiempo de recorrido entre los extremos de 39 minutos. Se trata de la infraestructura de transporte público metropolitano más importante de la historia de Andalucía.

La descripción de las obras, tal y como tenía anunciado, por tramos sería la siguiente:

El tramo 0, correspondiente a la zona del Aljarafe, y, en concreto, en los municipios de Mairena y San Juan de Aznalfarache, la situación es la siguiente: La estación de Ciudad Expo está terminada y se están adaptando los andenes para colocar el sistema de puertas, un dispositivo novedoso que le explicaré más adelante. El tramo subterráneo entre Ciudad Expo y Cavalieri está completamente terminado, incluido el montaje de las vías en el túnel. Se ha restituido del parque Cavalieri y se han entregado al Ayuntamiento de Mairena del Aljarafe. La estación de Cavalieri ha sido la primera

cuyas obras han finalizado por completo, incluyendo las terminaciones de arquitectura, pero también se ha reurbanizado la plaza [...] y [...] el Grande.

En el tramo de superficie, paralelo a la autovía A-8057, se ha concluido la construcción de la plataforma, se han protegido los taludes y se han colocado las vías en todo el trazado, excepto en el intercambiador de San Juan Alto, donde se ha terminado tanto la estructura de la estación como del aparcamiento disuasorio, y se continúa trabajando en el resto de las edificaciones.

En cuanto al paso del cerro de Nuestra Señora de Loreto, se ha finalizado la construcción del túnel Mina y se está redactando el proyecto, en coordinación con el ayuntamiento, para la puesta en valor de esos restos arqueológicos.

La estación de San Juan Bajo está en avanzado estado de construcción, habiéndose adecuado su estructura a las paradas de los autobuses metropolitanos y a la necesidad de aparcamientos para bicicletas. El nuevo puente de San Juan, que salva el cauce del Guadalquivir y la ronda de circunvalación, la SE-30, también está terminado, incluyendo el montaje de vías y electrificación.

El tramo 1, que discurre íntegramente por el municipio de Sevilla, se encuentra en la siguiente situación:

En la estación Blas Infante se ha concluido la obra civil y se están realizando las terminaciones arquitectónicas. Se ha colocado el cerramiento y se está reurbanizando el entorno.

El tramo del túnel Blas Infante-Parque de los Príncipes está completamente terminado, así como la reurbanización de la avenida en superficie.

En la estación Parque de los Príncipes y en la de San Bernardo discurren 2,5 kilómetros de túnel realizado con tuneladora. Como saben, se trata de dos túneles, uno para cada sentido de circulación de los trenes, que discurren en paralelo. La excavación del primero de los túneles finalizó en mayo del año 2007, y, en septiembre de ese mismo año, comenzó la excavación del segundo, consiguiéndose un rendimiento superior al de 20 metros de avance medio diario. De esta forma, la construcción del segundo túnel finalizó en abril del año 2008, procediéndose al desmontaje de la tuneladora y su traslado a la dependencia de la Unión Temporal de Empresas Constructoras.

En las estaciones de los Príncipes y Plaza de Cuba se ha concluido la obra civil, se han montado los ascensores y escaleras mecánicas y resta por acabar los detalles de arquitectura. De acuerdo con el Ayuntamiento de Sevilla, se ha completado la reurbanización de la avenida de la República Argentina.

En Puerta de Jerez se ha acabado la construcción de pantalla, colocación de vías y hormigonado, trabajándose actualmente en la excavación del último nivel de la estación.

En la estación Prado de San Sebastián se ha concluido la obra civil, se ha liberado la calzada, se han

colocado sobre la misma lucernarios y se ha implantado el carril bici previsto por la corporación local.

En la estación de San Bernardo, la obra civil ha avanzado, en gran medida, en los últimos meses, encontrándose actualmente en la fase de terminación de arquitectura. Además, se ha alcanzado un acuerdo con la Universidad de Sevilla para la restauración de la Casa del Coronel y su integración en el futuro edificio de la Facultad de Derecho.

Se ha terminado la construcción del túnel entre la estación de San Bernardo y Nervión, que sirve para la conexión con el túnel existente. Se ha reurbanizado la calle Barraus y se ha abierto al tráfico.

En cuanto el túnel existente, que va desde la estación de Nervión hasta cocheras, se ha completado su rehabilitación, consistente, fundamentalmente, en impermeabilización, demolición de los antiguos andenes y construcción de los nuevos para adaptarlos a las características de material móvil de metro ligero. También se han construido los cuartos técnicos de las estaciones, se han realizado nuevas salidas de ventilación, se ha habilitado las bocas existentes y se han montado las vías, quedando todo el tramo terminado.

La estación de Nervión es, además, la primera en la que se han colocado las puertas de andén.

En el resto de las estaciones de este tramo del túnel existente, como son Gran Plaza, Mayo, Amate y la Plata, se ha completado toda la obra civil y la implantación del sistema de instalaciones. También se encuentra muy avanzado el montaje del sistema de puertas de andén en estas estaciones.

En cuanto a los talleres y cocheras, el complejo está concluido y en funcionamiento para la fase de pruebas y revisiones de trenes. También se ha completado la construcción del edificio corporativo del metro de Sevilla, donde se encuentra el puesto de control central, que es donde se gestiona la explotación del metro en tiempo real. Además, se han adjudicado las obras del parque público, que se habilitará, en esta zona, para el disfrute ciudadano.

En cuanto al viaducto del Guadaira, se ha terminado su construcción, se ha realizado el montaje de las vías y se ha realizado la prueba de carga.

El tramo 2, en lo referido a que discurre por el término municipal de Dos Hermanas, sus señorías conocen que la ejecución de las obras fue paralizada a petición de la Universidad Pablo Olavide, colectivos vecinales y el propio Ayuntamiento de Dos Hermanas, que solicitaban considerables modificaciones de trazado y constructivas. Una vez consensuadas las mismas, se iniciaron las obras progresivamente entre los años 2006 y 2007. En este tiempo, en el tramo de la estación de Guadaira y San Pablo de Olavide, se ha concluido la obra civil y se han finalizado los trabajos de colocación de vías e instalaciones.

En el tramo entre la estación de Olavide y la de Condequinto, se ha completado la estructura del cruce

del Canal de Bajo Guadalquivir, la pasarela peatonal y el puente sobre la autovía A-376, trabajándose actualmente en el montaje de vías.

En la estación de Condequinto, se ha concluido su estructura centrándose los trabajos en el revestimiento exterior e interior del edificio. En cuanto al tramo de Montequinto, se trabaja en la construcción del túnel y de las tres estaciones de este barrio, que completan el trazado de la línea 1. Se han construido los muros pantalla que limitan longitudinalmente los túneles y estaciones a la vez que se ha cubierto una gran parte de la superficie, por lo que los trabajos se centran en las excavaciones subterráneas.

En lo que se refiere al material móvil, la factoría Casa-Santana, en Linares, ha entregado 16 de las 17 unidades establecidas, y se están realizando pruebas de circulación con cuatro de esos trenes.

En lo que se refiere a las instalaciones y sistemas, a la puesta en marcha de la línea, los principales son los siguientes: puesto de control central, con todos los sistemas e instalaciones de la línea 1; sistema de comunicación, con 470 cámaras de circuito cerrado de videoconfer... de videovigilancia, perdón, 250 terminales telefónicos, 310 interfonos para la atención a viajeros, megafonía con 960 altavoces y 109 pantallas teleindicadores de información al viajero; señalización ferroviaria, incluyendo sistemas de protección y seguridad automática; radiotelefonía; siete subestaciones eléctricas; 71 máquinas expendedoras para la venta y recarga de títulos de viaje; 98 máquinas canceladoras de títulos de viaje; 43 ascensores; 52 escaleras mecánicas; sistemas de protección contra incendios, con más de setecientos detectores, entre otros elementos; instalaciones de energía solar en los talleres y cocheras, con una potencia de 300 kilowatios —este sistema ya, como conocen, está instalado—.

Todo estos sistemas están prácticamente implantados en la totalidad de la línea del tramo 1, que comenzará a operar próximamente, a excepción de un sistema novedoso de seguridad, que se está implantando en la actualidad, como es el de las puertas de andén. Se trata de un dispositivo que poseen las líneas más modernas de Londres, París y Hong Kong y que en España solamente se ha instalado en el tranvía de la terminal 4 del aeropuerto de Barajas. Se trata de una serie de mamparas de seguridad, de aluminio y cristal, que separan al andén de la vía y protegen al viajero de posibles caídas. Estas mamparas poseen unas puertas que se abren automáticamente, solo cuando el tren realiza su parada en la estación y se vuelven a cerrar inmediatamente después.

El pasado mes de febrero de 2008, se adjudicó el contrato de las instalaciones de puertas de andén, por un importe de 18,5 millones de euros y mantenimiento durante cinco años. Actualmente se ha terminado la instalación de este sistema en la estación de Nervión y se está trabajando para ello en el resto de las estaciones.

El segundo punto que quería destacar es la puesta en funcionamiento de la línea —el segundo apartado como comentaba al principio de mi intervención, como también conocen sus señorías por anteriores comparecencias—. La línea 1 comenzará a funcionar desde Ciudad Expo hasta Condequinto, añadiéndose en una segunda fase posterior las estaciones de la Puerta de Jerez y las tres de Montequinto, una vez finalicen las obras.

Desde el pasado mes de junio, se están realizando pruebas de circulación en 4 kilómetros del trazado de la línea, lo que incluye el paso por 6 estaciones: Cocheras, La Plata, Amate, Mayo, Gran Plaza y Nervión. Las pruebas se extenderán progresivamente al resto del trazado de la línea.

Asimismo, está en funcionamiento, en fase previa de las pruebas, las subestaciones eléctricas que garantizarán el suministro de energía a los trenes.

En cuanto al personal, la concesionaria, Metro de Sevilla, se ha contratado al 60% de su plantilla correspondiente a jefe de línea, jefe de puerto de control central, operadores, supervisores y conductores. El 40% restante está en fase de selección y formación para incorporarse en el próximo mes de noviembre.

En total, se crearán 115 empleos directos, a los que se sumarán unos 40 indirectos por parte de las empresas de servicios externos, como mantenimiento, limpieza y vigilancia.

Como avance del plan de explotación de la línea 1, les puedo adelantar los siguientes elementos: el reglamento de viajeros, que regula los derechos y obligaciones del usuario y del prestador del servicio; el reglamento de circulación, que establece el funcionamiento del operador del transporte; el plan de operación, que determina los servicios horarios y frecuencia. A este respecto, puedo comentarles que los horarios de funcionamiento serán: los laborables de lunes a viernes, de seis de la mañana a once y media de la noche; los sábados, de seis de la mañana a las doce y media de la noche, y los domingos, de 7:30 a 23:30.

Se está trabajando en estos planes especiales con motivo de la Semana Santa y la Feria de Sevilla, donde estos horarios serán modificados con toda probabilidad.

La frecuencia de paso será de un tren cada 8 minutos en los primeros meses de explotación. Además, durante los dos primeros meses de funcionamiento, se pondrá en marcha un servicio de guías para el viajero. Se trataría de cuatro personas por cada estación en el primer mes y dos en el segundo mes, que asesorarían a los usuarios sobre los títulos de viaje, su recarga y cancelación, los itinerarios, horarios, frecuencia de paso, posibilidades de intermodalidad, etcétera.

Serán 130 personas, que se reducirán a la mitad en el segundo mes, cuando se estime que la demanda de información por parte de los viajeros sea menor.

Está previsto, además, que todas las estaciones de la corona metropolitana cuenten con aparcamiento de bicicletas, y las estaciones de ámbito urbano, aparcamiento y parada del servicio público municipal de bicicletas.

En la planificación de la explotación, también se incluye el plan de seguridad y emergencia, que establece las medidas y directrices en materia de seguridad y los procedimientos de actuación en cualquier caso de incidencia.

Por último, el plan de conservación y mantenimiento, que recoge las operaciones de cada uno de los sistemas y equipos, incluyendo las garantías de mantenimiento.

La demanda inicial prevista es de 50.000 viajeros al día, aumentando progresivamente conforme se vayan poniendo en servicio el resto de las estaciones.

La sociedad concesionaria de la línea 1 ha comunicado su previsión de puesta en servicio de la misma el próximo 20 de diciembre, si no surgen imponderables. Los motivos de la dilatación, respecto a la previsión anterior, son, fundamentalmente, dos: la repercusión de las obras de diversa incidencia de los sectores de la construcción y del transporte por carretera, producidas en el año 2008, y la colocación del nuevo sistema de seguridad de puertas de andén, que está siendo uno de los elementos más valorados por los ciudadanos en las visitas que han realizado recientemente a varias estaciones.

Y, por último, la planificación de las líneas 2, 3 y 4. A este respecto, hay que recordar que el plan de transporte metropolitano de Sevilla, que fue aprobado por el Consejo de Gobierno en octubre de 2006, ya preveía estas líneas y, a la hora de programar la ejecución del plan, el consorcio de transporte de Sevilla, integrado por todos los municipios del área metropolitana y la diputación provincial, como conocen, recomendó priorizar la puesta en marcha de las actuaciones metropolitanas, puesto que el principal problema de la congestión se producía en los accesos de la ciudad..., de la ciudad central hacia la corona. De ahí que, en una primera fase, no solo se haya terminado la construcción de la línea 1, sino que también se han impulsado los tranvías metropolitanos, como son el tranvía de Alcalá de Guadaíra, actualmente en construcción; el tranvía del Aljarafe, cuya plataforma reservada para el transporte público está terminada en un tramo, en construcción el otro y en proyecto el resto. Tranvía de Dos Hermanas en fase final, también, de redacción del proyecto.

Una vez estas actuaciones estuvieron en marcha, el pasado año 2007, el consorcio consideró oportuno proyectar también el resto del sistema ferroviario del plan y, específicamente, las líneas 2, 3 y 4 del metro, que discurren íntegramente por el municipio de Sevilla.

En este sentido, la redacción de los proyectos de trazado y constructivos de la línea 2, 3 y 4, se adjudicó en octubre de 2007, procediéndose en noviembre a

la firma de los correspondientes contratos. En concreto, le puedo informar de lo siguiente: la línea 2 se considera un eje norte..., perdón, este-noroeste, con itinerario Triana, Casco Antiguo, Polígono San Pablo, Torreblanca.

Los proyectos de trazado y constructivos, se han adjudicado a la UTE formada por Aepo, Euroestudio, Inserco y Prointec por importe de 5,5 millones de euros. El plazo para la elaboración de los proyectos es de 24 meses.

La línea 3 se considera el eje norte-sur, con itinerario Los Bermejales-Pino Montano. La redacción de los proyectos se ha adjudicado a la unión de empresas Idom, Serin, Ineco, Ingerop por importe de 6,24 millones de euros. El plazo de ejecución del contrato es de 24 meses.

La línea 4 se concibe en el plan como circular, con el itinerario Los Remedios, Triana, Isla de la Cartuja, Macarena, Polígono San Pablo, Ronda del Tamarguillo, Campo de la Reina Mercedes. El contrato se adjudicó a la UTE formada por los consultores Ayesa y Typsa, por importe de 5,59 millones de euros. El plazo para la redacción de los proyectos es de 24 meses.

En la actualidad, las empresas adjudicatarias trabajan en las alternativas de trazado en las diferentes líneas. Una vez dispongamos de dichas alternativas, se someterá a un proceso de información pública y no solo como parte del procedimiento administrativo establecido.

Termino mi intervención, esta mi primera intervención, poniéndome a disposición de sus señorías para concertar una visita de los miembros de la Comisión a la línea 1 del metro de Sevilla, para lo cual nos pondremos de acuerdo con la Presidencia de la Comisión.

Muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Consejero.

Pasamos al posicionamiento de los grupos parlamentarios. Tiene la palabra, en nombre del Grupo de Izquierda Unida, entiendo, el señor Sánchez Gordillo. Tiene usted la palabra.

El señor SÁNCHEZ GORDILLO

—Señor Consejero, yo creo que cuando se viene hablando desde hace 40 años del Metro y ahora nos viene a hablar de la línea 1, con un retraso casi de tres años, y, las líneas 2, 3 y 4, que ya hay retraso en el tema de los proyectos; y nos da usted, como mínimo, 24 meses, parece ser que es el plazo, no sé si mínimo o máximo —no ha concretado usted—, nos parece que ese es el primer problema. Es decir que con el problema

de tráfico que hay en Sevilla y con la reiteración de todos los grupos y de la sociedad sevillana, de la necesidad del Metro y del área metropolitana, nos parece que, bienvenido está, pero demasiado tarde.

Pero el problema fundamental del retraso y de otros problemas, nosotros lo fijamos en la privatización. O sea, no sucede aquí lo mismo que en Barcelona, Valencia o Madrid, sino que ustedes han privatizado la construcción y también la explotación del Metro. Y a nosotros nos parece que eso ha sido una auténtica barbaridad y que yo creo que viendo el desarrollo, en la práctica, no en la teoría, porque ustedes, en su día, dijeron: «bueno, parece que la privatización va a significar una mayor garantía de seguridad...», tenemos lo que pasó en la SE-30 con la viga famosa. Y luego estamos teniendo problemas. Parece que los informes que se están hablando de la salinidad del río Guadalquivir, que afecta a los arroceros, también las obras del Metro tienen culpa de esa salinidad.

Y sobre todo, el tema de fondo es que por qué un servicio público tan esencial se privatiza. No hemos encontrado la razón. Y luego hemos visto algunas cosas que hay protestas muy fuertes. Por ejemplo, en San Juan de Aznalfarache, donde en la barriada Virgen del Rocío le pasan las vías del Metro a siete u ocho metros. Se hablaron de unas mamparas, no sé qué historia, pero, al final, esas mamparas no aparecen. Pero incluso con las mamparas, cuando pase el Metro, a las dos o a las tres de la madrugada, va a temblar allí hasta el plato de la sopa. Nos parece que ese tema... También pasa al lado de un centro del IES de San Juan y, bueno, ha habido una plataforma de vecinos que ha protestado pero hasta ahora no se les ha hecho ningún caso. Se les ha argumentado que ya la obra está hecha y que el que pasara por donde la autovía es muy costoso, que en medio de las dos líneas podría pasar o el soterramiento, como venía anteriormente.

Y luego, el otro problema de fondo es el tema de los presupuestos. También se planteó que la privatización iba a significar, de hecho, que se iba a hacer una obra más rápida —ya se ha visto que no—, más segura —tampoco— y más barata, porque hablaban de mayor eficacia de la iniciativa privada que la pública, pero al final hemos pasado de un presupuesto de 428 a 600 millones, y lo que te rondará morena, porque parece que se va a seguir ampliando el costo.

Yo sé que ustedes han descansado mucho en el mercado, que han tenido una fe ciega en el mercado. Nosotros lo que les pedimos es que, a partir de ahora, sobre todo cuando en el país más ultraliberal del mundo están nerviosísimos por que este dinero público no se intervenga para frenar los abusos, la avaricia de las grandes multinacionales, de las constructoras, de los bancos, etcétera, y se está hablando de un billón seiscientos mil millones de dólares, yo espero que a partir de ahora se caiga el Dios o el ídolo mercado y

entiendan que en transportes debe intervenir el Estado con audacia y valentía.

Y nosotros planteamos que en las siguientes líneas... Porque suponemos que tendrá ampliación el Metro y, si es posible, parece que usted ya ha dicho que están concedidas, yo le pregunto si hay alguna posibilidad de que en las dos, tres, cuatro, si hay alguna posibilidad de que se interviniera con una empresa pública o directamente desde la Administración. Si eso es posible, y si no, que hubiera un compromiso de que en las siguientes líneas de la ampliación del Metro, después de la 4 —si es que ya no es posible porque están adjudicadas—, que sí se hiciera a nivel público.

Y luego, si es posible, si eso es por tiempo indefinido o si es posible, la gestión del Metro, la explotación, sea pública, como en Madrid, Valencia, Barcelona o como en otras ciudades del mundo. Y sobre todo, usted ha hablado, a nivel andaluz, de que ustedes dan prioridad al tema del ferrocarril en general y al tema de los Metros, en particular. Y nosotros, entonces planteamos si puede haber un compromiso público aquí, ahora, por parte de su Consejería, en Huelva, que es la última, pero también en Granada, en Málaga, en las siguientes capitales de provincia, si se puede realizar la obra y la gestión del Metro de manera pública.

A nosotros nos parece que si queremos un transporte seguro, me parece que hace falta que intervenga la Administración pública, que intervenga el Estado. ¿Por qué? Porque el Estado no tiene la finalidad de ganar el máximo dinero en el mínimo de tiempo, sino que va a pensar en la seguridad y en el servicio al ciudadano, antes que en el beneficio privado. O sea, ganaremos en seguridad, ganaremos en mantenimiento, porque también no se van a ahorrar mantenimiento, ahí está, recordamos el caso de Spanair, no se va a ahorrar en mantenimiento, sino que se va a ahorrar no en beneficios, pero sí en que haya más seguridad.

Y sobre todo, señor Consejero, porque a nosotros nos parece que el servicio transportes básicamente debe ser público, porque creemos que es un sector estratégico y eso no puede estar al vaivén de la oferta y la demanda. A nosotros nos parece que hay cosas que son disparates. No sé, igual que no tiene sentido que la ley de la oferta y la demanda figure en el suelo para construir, o figure en la educación o figure en la salud, nos parece que también en el transporte público y en la energía tendría que intervenir mucho más el sector público.

Entonces lo que yo quiero es que usted nos diga con absoluta claridad, primero, si tiene constancia del tema de la salinidad, si hay estudios hechos o los piensa hacer su Consejería, si está interviniendo el tema del Metro. Segundo: ¿qué va a pasar con San Juan de Aznalfarache? Si eso ya, como se ha gastado dinero es imposible de cambiar o si ustedes piensan, por lo menos, hacer algunas medidas complementarias, si ya no se cambia la vía, si hay algunas medidas que garanticen

que a seis o siete metros o diez metros cuando más —vamos, yo he estado allí visitándolo personalmente y hay un colectivo, ya le repito que estamos viéndolo—, si va a haber algún tipo... Porque parece que se habló de unas cosas, de unas mamparas especiales que ahora se han roto y...

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Sánchez Gordillo, le ruego que termine, su tiempo ha terminado

El señor SÁNCHEZ GORDILLO

—Termino.

... y esto es lo más importante: si en los demás sitios donde se va a intervenir, en las demás capitales de provincia, va a haber una intervención pública de gestión y de construcción del Metro.

Muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Sánchez Gordillo.

Tiene la palabra el portavoz del Partido Popular, señor Raynaud.

El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señor Presidente.

Señor Consejero, ayer supimos por los medios de comunicación y hoy ha avanzado usted algo que se anuncia como fecha de inauguración de los primeros 82,5 centímetros del Metro el próximo día 20 de diciembre. Y digo los 82,5 centímetros de Metro porque, evidentemente, se va a poner en marcha el 80% de las estaciones y el 85% del trazado. Si hace usted la media, resulta que el día 20 de diciembre vamos a tener funcionando los 82,5 primeros centímetros del Metro de Sevilla. Eso sí, con 25 años de retraso. Y la verdad es que siguen los nubarrones negros sobre el proyecto completo del Metro de Sevilla —no de la línea 1 del Metro de Sevilla—, del retraso, del desinterés y del abandono del Partido Socialista en una obra de vital importancia para Sevilla y su área metropolitana.

Yo tengo la necesidad de recordar algunas cosas y decir que cuando hablaba de 25 años de retraso del proyecto del Metro es que, efectivamente, fue el Partido Socialista el que decidió enterrar el Metro de Sevilla. En el año 1983 exactamente, con 3.600 metros de túneles construidos, con 6 estaciones finalizadas y

con una inversión, en aquella época, de 5.000 millones de las antiguas pesetas.

Y creo también que es necesario recordar que en 1986, el Ayuntamiento de Sevilla, con la mayoría del Partido Socialista, la Junta de Andalucía, gobernada por el Partido Socialista y el Gobierno de la Nación, gobernado por el Partido Socialista, acordaron la paralización definitiva de las obras del metro y pusieron en marcha una campaña publicitaria que, desgraciadamente, todavía, los sevillanos recordamos: *El metro, un túnel sin salida*. Inauguraron ustedes y pusieron de punta a punta a Sevilla con esa campaña: *El metro, un túnel sin salida*.

En el año 1986, en este mismo sitio, en esta Cámara, pues preguntamos que si nuestra Comunidad Autónoma iba a compensarse, se le iba a compensar, de alguna manera, por la suspensión de las obras, y, en concreto, a Sevilla. Y fíjese la respuesta del señor Montaner, que a la sazón era Consejero de Obras Públicas y Transporte: «Existe, de hecho, un acuerdo entre el Ayuntamiento de Sevilla, la Junta de Andalucía y el Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicaciones, cuyo contenido fundamental es la decisión de la suspensión temporal de las obras por no considerar de interés la puesta en funcionamiento del metro de Sevilla».

Y hay más. Doña Soledad Becerril, en el año 1990, pregunta en el Congreso de los Diputados, y don José Barrionuevo, a la sazón Ministro de Transporte, dice que «teniendo en cuenta el elevado costo de la inversión, no se prestaba un servicio adecuado, que no se iba a recuperar esa inversión y que la mejora y remodelación de la red del transporte público en superficie podría dar respuesta adecuada a la demanda».

Así podríamos seguir con muchos ejemplos que dejan muy a las claras lo que es la historia del metro de Sevilla.

Pero, señor Consejero, yo sí que le voy a recordar, en el pasado reciente, y me remonto tan solo desde la VI legislatura, cuál ha sido la actitud del Partido Socialista y del Gobierno de la Junta de Andalucía con el proyecto del metro.

Mi grupo ha venido presentando, nuestro grupo ha venido presentando a lo largo de estas dos legislaturas cinco comparencias, ha solicitado cinco comparencias de la Consejera, tres proposiciones no de ley, seis preguntas orales en Pleno o en Comisión; casi dos iniciativas por año. Ni una respuesta concreta, ni una fecha cierta, ni un solo cumplimiento que justifique, que aclare, que arroje luz a los sevillanos sobre por qué el metro no está funcionando desde el verano del año 2006.

Y le voy a recordar algunas perlas.

Mire, señor Consejero, comparencia de quien fue una de sus antecesoras, el día 5 de diciembre del año 2001. El Partido Popular le habla sobre la financiación, el tiempo, el programa de ejecución real y el horizonte de ejecución. Respuesta de la Consejera: no sabe, no contesta.

Proposición no de ley, 14 de noviembre del 2002. Nuestro portavoz le pregunta sobre la financiación, por qué no tiene el metro de Sevilla una financiación pública como el resto, cien por cien, como el resto de los metros españoles. Sin respuesta por parte de la Consejera.

Pregunta oral al Pleno, 17 de junio del año 2004. El Grupo Popular pregunta: ¿Van a estar en los Presupuestos Generales del Estado de 2005, 2006, 2007 y 2008 los 218 millones de euros que el Gobierno de la Nación ha prometido para el metro de Sevilla? Respuesta del Partido Socialista: ninguna, sin respuesta.

Comparecencia de la Consejera el día 6 de abril, no tiene desperdicio. Nos dice que el metro de Sevilla va a tener 18,9 kilómetros de longitud, la línea 1. Hagan la cuenta, haga usted la cuenta, señor Consejero: 18,9 kilómetros, en cinco años, sale la mastodóntica cifra de 3,7 kilómetros al año. Ustedes, que son muy aficionados a comparar: Comunidad de Madrid, 102 kilómetros en cuatro años de legislatura; la media, 25 kilómetros al año, casi ocho veces de construcción del metro de Madrid respecto al metro de Sevilla.

Y la consejera dijo: «No vamos a dar plazos. Cuando salvemos el paso del Guadalquivir». La portavoz de Izquierda Unida decía, en esa comparecencia, con toda razón: «Cualquier proyecto tiene un plazo, ¿en qué plazo nos van a dar los plazos?». Es decir, el tema, evidentemente, era la respuesta de la Consejera y la portavoz del Partido Socialista, es que apelaban, por primera vez, a la seguridad de la obra, como si una obra segura tuviera que tener por necesidad que tener retrasos incorporados. Usted sabe, tan bien como yo, que el binomio de calidad y seguridad van indisolublemente unidos, y que la seguridad se comienza con el propio proyecto. Una obra que no ha sido proyectada adecuadamente, con adecuadas medidas de seguridad, difícilmente, difícilmente será una obra segura durante el proceso de ejecución.

Proposición no de ley, 19 de mayo del año 2005. Se pide un Grupo de Trabajo por parte del Partido Popular, y el Partido Socialista lo niega. La portavoz del Partido Andalucista dice: «Una sola línea no es el metro de Sevilla», y el portavoz de Izquierda Unida, pues, dice que, evidentemente, el metro estará, pero en qué plazo y en qué condiciones. Respuesta sorprendente de la portavoz del Partido Socialista: alude a Séneca, a Urdaci y a *El Quijote*, extraña mezcla, pero de plazos, nada de nada. ¿Qué tendrán que ver Séneca, Urdaci y *El Quijote* con los retrasos del metro de Sevilla?

Pregunta oral, 6 de junio del año 2005. Pregunta el Grupo Popular: ¿Cómo van las negociaciones con el Gobierno de la Nación? Respuesta lacónica de la Consejera: «Muy positivamente, a la vista está».

Comparecencia, 28 de marzo del 2006. Respuesta de... Tengo que hacer alusión al señor Director General

de Ferrocarriles, que dice: «El camino crítico es la tuneladora; por lo tanto, la fecha de finalización es la primavera del 2008», aduciendo medidas de seguridad.

Bueno, pues, fíjese, no tiene desperdicio. Ese día, el 28 de marzo del 2006, la Consejera dice: «En abril del 2006 se licitarán los proyectos de la línea 3 y de la 4». Usted nos acaba de decir que se acaban de adjudicar las licitaciones de los proyectos básicos de las líneas 2, 3 y 4. Respuesta literal: «En abril del 2006, se licitará el proyecto de la línea 3 y de la línea 4». Y hay más: «Las obras pueden iniciarse en esta legislatura», es decir, en la VII legislatura, en la pasada. «La línea 1 estará en la primavera del año 2008».

Así sucesivamente. Pregunta oral, 6 de abril del 2006: ¿Qué pasa con las líneas 2, 3 y 4? La Consejera dice: «Depende del Plan de Transporte del Área Metropolitana».

«No hay plazos», respuesta a la pregunta oral del 1 de junio del año 2006.

Pregunta oral en el Pleno, 22 de febrero del 2007. Nuestro Grupo pregunta: ¿Cuándo se va a inaugurar la línea 1? ¿Por tramos? ¿Cuándo se van a licitar la 2, la 3 y la 4? La consejera dice: «La línea 1, en el otoño del 2008. La licitación de las líneas 2 y 3, marzo 2007». Respuesta literal.

Bueno, pues así podríamos seguir hasta la consumación de los siglos. Pero hay alguna cosa, señor Consejero, que también le quiero recalcar: en la comparecencia de la Consejera del 14 de marzo del año 2007, pues, la Consejera repite, una y otra vez, «al convenio firmado con el Gobierno de la Nación», refiriéndose, precisamente, a la desviación presupuestaria que va a tener, que pudo tener y que va a tener la línea 1, la desviación presupuestaria, y la Consejera hace mención al convenio. Bueno, yo, me voy a permitir recordarle o preguntarle: ¿Existe verdaderamente un convenio firmado con el Gobierno de la Nación?

Señor Consejero, la realidad es que la línea 1 del metro tenía previsto 30 meses de plazos, sin la ocultación de los túneles, y 33, incorporando los tres meses del análisis y del estudio de los túneles efectuados. ¿Cuál es la realidad?: 30 meses de retraso en una obra de 30 meses previstos, el cien por cien de desviación de una obra de 30 o 33 meses, como usted quiera.

Evidentemente, esto no solamente lo decimos nosotros. En el mes de mayo, Aprocom decía: «Considero que no es serio este nuevo retraso», perjudicados un mes, y otro, y otro, y otro, por las obras y el retraso de la línea 1 del metro, en la zona de Marqués de Pickman, en República Argentina, en la zona de Plaza de Cuba. «Los comerciantes barajan demandar a la Junta por prevaricación tras el nuevo retraso del metro». Esto no es serio. No lo decimos nosotros: lo dicen los comerciantes.

La Cámara de Cuentas, en el mes de junio de este presente año, critica el injustificado retraso de las obras

del metro, la Cámara de Cuentas, y dice, advierte de que existen numerosos trabajos en los que, sin justificación aparente, se alargan demasiado las labores de remate y finalización, algo que podría estar ligado al cuestionado método de la concesión administrativa. Lo está diciendo la Cámara de Cuentas.

Y luego, ya por último, hace escasamente unos meses, el día 1 de julio, el día antes, el 30 de junio, el Vicepresidente del Gobierno, señor Solbes, responde a una pregunta de un diputado del Partido Popular en el Congreso de los Diputados, que, preguntándole sobre cuál es el grado de implicación del Gobierno en las líneas 2, 3 y 4, responde el Vicepresidente del Gobierno y se limita a indicar que «el 22 de diciembre de 2005 se firmó el convenio de colaboración con la Junta para la finalización de la línea 1».

El señor PIZARRO NAVARRETE, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Raynaud, le ruego...

El señor RAYNAUD SOTO

—Voy terminando, señor Presidente.

Supongo que existirá ese convenio con fecha de diciembre de 2005, cuando lo dice el Vicepresidente del Gobierno. Supongo. «Se han librado aportaciones previstas en el citado convenio».

Yo le vuelvo a preguntar, señor Consejero, ¿de verdad existe ese convenio? Pregunto: ¿Existe ese convenio?

Bien, y hemos hablado de la desviación importante y usted, exclusivamente, nos ha dado de las líneas 2, 3 y 4, fechas de licitación.

Termino, señor Consejero, en este primer término, en esta primera intervención.

Díganos, señor Consejero, ¿cuándo va a funcionar la línea 1 completa?, ¿cuándo completa?, ¿qué repercusión van a tener en el precio del billete los retrasos y los cambios efectuados en la línea 1 del metro?

Señor Consejero, ¿cuánto le va a costar a los usuarios el billete? Esta es la pregunta del millón, es que hay que saberlo ya. ¿Cómo es posible que, a unos meses de la inauguración, todavía no lo sepamos?

Señor Consejero, ¿qué sistema de construcción y explotación se va a seguir para las líneas 2, 3 y 4? Sabemos que usted ha encargado ya los estudios básicos, supongo que tendrá decidida la Junta de Andalucía qué sistema de construcción y explotación va a seguir para esas líneas.

El señor PIZARRO NAVARRETE

—Señor Raynaud, le ruego que finalice.

El señor RAYNAUD SOTO

—Termino, termino, señor Presidente.

Señor Consejero, ¿se le han dado instrucciones taxativas a los redactores de los proyectos básicos para que, en su recorrido por el casco urbano, sean subterráneas las líneas?

Señor Consejero, ¿cuándo cree usted..., qué fecha tiene de licitación de las obras de las líneas 2, 3 y 4?

Espero, señor Consejero, su cumplida respuesta en su intervención.

Muchas gracias por su benevolencia, señor Presidente.

El señor PIZARRO NAVARRETE

—Gracias, señor Raynaud.

Tiene la palabra el portavoz del Partido Socialista, señor Muñoz Sánchez.

El señor MUÑOZ SÁNCHEZ

—Muchas gracias, señor Presidente.

En primer lugar, darle las gracias al señor Consejero por su comparecencia en esta Comisión para contarlos, una vez más, desde la Consejería, lo que es la ejecución y todos los detalles de los tramos del trazado de construcción de la línea 1 del metro, así como la puesta en funcionamiento del mismo y el estado de la planificación de las líneas 2, 3 y 4.

En primer lugar, yo creo que nos deberíamos felicitar todos porque el día 20 de diciembre, en este otoño —como dijo la Consejera anterior, Concha Gutiérrez—, se va a poner en funcionamiento la línea 1 del metro. Yo creo que eso es lo verdaderamente importante, y es el objeto de la petición de comparecencia que le hacía este grupo. Y creía que el Partido Popular lo hacía en el mismo sentido, para pedir esa información, que es lo que realmente les interesa a los ciudadanos, sobre cómo está la línea 1 del metro, cuándo se va a poner en funcionamiento esa línea y, evidentemente, cuál es la planificación que hay en las líneas 2, 3 y 4. En ese sentido yo tengo..., me tengo que felicitar y nos felicitamos todos porque, aunque con retrasos evidentes —que ahora entraré en ello—, el día 20 de diciembre todos los sevillanos y las sevillanas vamos a tener la gran oportunidad y vamos a tener una infraestructura de gran importancia para nuestra ciudad.

Evidentemente, si hoy estamos hablando aquí de la apertura de la línea 1, de la puesta en funcionamiento de la línea 1 del metro de Sevilla, es porque en las dos legislaturas anteriores, las políticas de fomento y de mejora del sistema de transporte metropolitano han recibido un gran impulso, y ha sido una apuesta que han hecho decididamente tanto el Gobierno de la Junta de

Andalucía, por el transporte público, así como también el ayuntamiento de Sevilla. Gracias a esta apuesta de estas dos instituciones, hoy podemos hablar de la puesta en funcionamiento de la línea 1 del metro de Sevilla. El metro de Sevilla ha sido en estas dos legislaturas un proyecto prioritario para los socialistas. Un proyecto que tiene una gran trascendencia para nuestra ciudad y nuestra área metropolitana y que va a suponer —su puesta en funcionamiento— un gran cambio en esta ciudad. Y los socialistas hemos querido hacerlo —la gestión de esta línea 1 y de la red de metro de Sevilla— desde la transparencia total, desde el diálogo y desde el acuerdo. En esta Comisión —lo ha dicho el señor Raynaud—, hemos tenido la oportunidad, tanto en Pleno en este Parlamento, como en Comisión, de ir conociendo tramo a tramo, estación tras estación, todos los detalles de cómo se ha ido ejecutando la línea 1 del metro, así como todos los cambios e incidencias que se han ido produciendo a lo largo de toda la ejecución en estos años, porque algunos han dicho que lleva 40 años y cinco años de retraso; yo digo que cinco años llevamos desde que empezamos a construir el metro. Evidentemente con retraso, pero desde luego, no llevamos ni 40 años ejecutando el metro, ni llevamos cinco años de retraso. Y ha dicho usted que el Partido Popular había pedido cinco comparecencias, tres proposiciones no de ley, unas seis preguntas orales... Evidentemente, y las veces que ha comparecido la Consejera anterior a petición propia para informar, las veces que lo ha pedido el Grupo Socialista, y no sé cuántas veces se ha hablado aquí del metro de Sevilla, de la línea 1 del metro de Sevilla. Por lo tanto, transparencia, diálogo y acuerdo, esa ha sido la política en la gestión del trazado de la línea 1 del metro de Sevilla.

Las obras del metro de Sevilla se han realizado desde la responsabilidad, a pesar de todas las presiones. Presiones que no se han dejado llevar... Este Gobierno y esta Consejería no han estado sometidos —la puesta en funcionamiento de la línea 1 del metro— a ningún plazo electoral y no pueden estarlo ni deben estarlo a ninguna presión mediática ni a ninguna estrategia partidista para desgastar al Gobierno de la Junta de Andalucía. Así debe seguir siendo, así lo ha sido hasta ahora y así debe seguir siendo: sin presiones, mirando el interés general y con gran responsabilidad.

En las obras del metro de Sevilla, en lo poco que queda de la línea 1 y en la ejecución de las tres siguientes, tiene que seguir prevaleciendo la seguridad de los trabajadores y de los ciudadanos por encima de cualquier otra consideración, al mismo tiempo que la Consejería de Obras Públicas y Transportes, a través de Ferrocarriles andaluces, debe seguir supervisando e inspeccionando la ejecución de las obras para así garantizar la calidad de las mismas. Al Partido Popular, a lo largo de la ejecución de las obras, solo le ha interesado lo que ha hecho hoy aquí en esta Comisión, en esta mañana: magnificar los problemas que han

ido surgiendo, así como amplificar los retrasos; con el único objetivo de desacreditar las actuaciones de la Junta de Andalucía en este proyecto. Proyecto de gran envergadura y complejidad y, evidentemente, que causa grandes incomodidades a los ciudadanos de Sevilla, que todos los sevillanos, evidentemente, estamos deseando que finalicen y se ponga en funcionamiento.

La línea 1 del metro de Sevilla, como bien ha dicho el Consejero y todas sus señorías conocen, consta de 18 kilómetros y 22 estaciones, y va a discurrir desde Mairena del Aljarafe hasta Dos Hermanas, y, a partir del día 20 prestará los servicios a Sevilla. Conectará la capital con El Aljarafe, la zona de mayor crecimiento residencial del área metropolitana de Sevilla; con Dos Hermanas, que es la segunda población del área metropolitana por número de habitantes y una ciudad con una importante pujanza económica. Y como decía al principio de mi intervención, la Consejería de Obras Públicas ha explicado en más de veinte ocasiones, en comparecencias en este Parlamento, el estado de las obras de la línea 1, los motivos de los retrasos. Unos han sido imputables a la ejecución y, por tanto, a la concesionaria; otros, debido a la incorporación de mejoras que se han hecho a petición de Ferrocarriles, de la Junta o de la propia concesionaria, sobre todo para reforzar la seguridad y potenciar el funcionamiento del servicio, y otros, como su señoría también conoce, debido al cambio de trazado que se hizo como consecuencia de la reivindicaciones y del acuerdo posterior que hubo con la universidad Pablo de Olavide y el Ayuntamiento de Dos Hermanas a su paso por Montequinto.

Pero, de todas formas, cualquier obra, evidentemente, y más una obra de esta envergadura, entraña múltiples dificultades y, por supuesto, demoras. Las obras del metro comenzaron en el año 2004 y afortunadamente, como también he dicho ya antes, no hay que lamentar ningún tipo de desgracia ni en trabajadores ni entre los ciudadanos. Han funcionado todos los sistemas de seguridad. El incidente más grave que ocurrió fue el incidente de la caída de la viga en la SE-30 que, afortunadamente, también se saldó sin ninguna desgracia importante que resaltar. Anteayer, señalaba un periódico sevillano que en Sevilla se han tardado cinco años para construir la línea 1 del metro de Sevilla, con 18 kilómetros y 22 estaciones; que diez años se tardaron en Atenas para hacer..., se tardaron, porque terminó en 1997, para hacer 18 kilómetros y 21 estaciones; ocho años para construir los 12 kilómetros del metro de Lisboa, y que los tiempos son más cortos cuando se trata de prolongar las líneas ya existentes, como es el caso de Madrid y Barcelona. Por cierto, dice usted que no sé cuántos metros..., cuántos kilómetros de metro han hecho en Madrid. Desde luego lo habrán hecho con el dinero que ustedes no nos dieron a los andaluces y a los sevillanos, para hacer el Metro de Sevilla. Habéis hecho el Metro de Madrid con el dinero que nos habéis robado a los andaluces,

porque ustedes no pusieron ni un duro para el Metropolitano de Sevilla.

Pero, vamos, lo realmente importante es que la línea 1 del Metro de Sevilla se encuentra en su recta final y que el día 20 de diciembre los sevillanos y sevillanas vamos a poder empezar a disfrutar de la puesta en servicio de todo su trazado; con cuatro estaciones cerradas, pero, desde luego, pasando por la Puerta de Jerez, aunque el Metro no pare en esa estación. Usted ha intentado otra vez ridiculizar —que ha sido la postura del Partido Popular— en toda la ejecución de la línea 1 del Metro, diciendo que vamos a poner en servicio 80,2 centímetros del Metro. Vamos a poner todo el trazado en funcionamiento el día 20, con cuatro estaciones que, evidentemente, me imagino que el Consejero, en su segunda intervención, nos dirá —si nos lo puede decir— en qué fecha se van a poner en funcionamiento. Y eso es lo verdaderamente importante, lo que va a suponer para nosotros —para los sevillanos, para las sevillanas—, el día 20 la puesta en funcionamiento de la línea 1 del Metropolitano de Sevilla.

El señor PIZARRO MEDINA, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Muñoz Sánchez, ruego que vaya terminando.

El señor MUÑOZ SÁNCHEZ

—Le ruego al señor Presidente que sea un poco benévolo, como con el anterior portavoz. Muchas gracias.

El señor PIZARRO MEDINA, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Sí, ¿no? He dicho que vaya terminando. Seré tan benévolo como con los demás, no voy a tener distingos con nadie, ni siquiera con usted.

El señor MUÑOZ SÁNCHEZ

—Estupendo. Muchísimas gracias, no me cabe la menor duda. Muchas gracias.

Por otro lado —termino—, la Consejería de Obras Públicas y Transportes ha dicho —porque aquí parece que venimos con los discursos preparados— si yo no he entendido mal y, además, ayer salió una nota de prensa en Europa Press, que se ha hecho la redacción de los proyectos de las líneas 2, 3 y 4 —es lo que se ha adjudicado—; que el plazo de ejecución para la

redacción de esos proyectos de la 2, 3 y 4 es de 24 meses; que se hizo en octubre del año pasado, con lo cual, llevamos ya 12 meses con eso adjudicado. Y que, me imagino —si yo sé algo de matemáticas— que dentro de 12 meses estarán estos proyectos concluidos y, a partir de ahí, se hará la exposición pública y los consensos que haya que hacer para terminar los proyectos. Ojalá estuvieran licitadas las obras como ha dicho por aquí algún portavoz, ¿no?

Y, evidentemente, con las líneas 2, 3 y 4 se viene a completar lo que es la red de Metro de Sevilla y que fue aprobada —como bien ha dicho el Consejero— en mayo de 2002. Estas líneas 2, 3 y 4 van a hacer, evidentemente, que Sevilla tenga el sistema de transportes que se merece.

Esto es lo verdaderamente importante de esta Comisión. Esto es lo que nos ha traído a nosotros a pedir su comparecencia: saber en qué situación se encontraba el tramo final de la línea 1; cómo están los trabajos de las líneas 2, 3 y 4. Y felicitarnos todos, porque el día 20 vamos a tener la posibilidad —el 20 de diciembre, este otoño. Porque diciembre, también, recuerdo que estamos en otoño—, vamos a tener la oportunidad de subirnos al Metropolitano de Sevilla.

Muchas gracias.

El señor PIZARRO MEDINA, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Muñoz Sánchez.

Tiene la palabra, para contestar a los portavoces, el señor Consejero.

El señor GARCÍA GARRIDO, CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Muchas gracias, Presidente.

Por contestar en el orden de las intervenciones en que se han producido de los portavoces de los diferentes grupos.

Señor Sánchez Gordillo, el tema del retraso... Me referiré con carácter general a la reflexión, porque al menos dos portavoces han planteado ese asunto. Hay un baile de números: usted lo lleva a 40 años y quien le había sucedido en el uso de la palabra lo ha dejado en 25 años. Pero, en fin, en cualquier caso, retrasos en el desarrollo de la vía, que hoy son objeto de la comparecencia.

Quisiera decirles, en cualquier caso, que el tema del retraso, en reiteradas ocasiones, los responsables de la Consejería han tenido oportunidad de irlo trasladando a esta Comisión y por compartirlo y por haber estado en la elaboración de la opinión —incluso, de disfrutar o sufrir, en algunas ocasiones, el desarrollo de la obra—, quisiera destacar algunas de las cuestiones

que sí justifican el tema de los retrasos que se usted está planteando.

La primera cuestión es que la dificultad del suelo de Sevilla —una dificultad no conocida— ha planteado una serie de cuestiones que, en el mismo momento en que se tuvieron conocimiento suficiente de la tipología de suelo, se hizo justamente una eficacia en la gestión de la tuneladora —por ejemplo, en el segundo túnel, en el segundo tubo, cuando se fabricó—. Una mejora en la seguridad —insisto— justamente condicionada, en algunas ocasiones, por lo que acabo de comentar, como pueda ser el nuevo puente de San Juan —estaba prevista la utilización del puente metálico, el puente de celosía existente—, así como la [...] de hormigón del Canal de Alfonso XIII, como también conoce.

La mejora en la seguridad de los inmuebles y los terceros, nuevamente también relacionado con las características del suelo de Sevilla; preservar los restos arqueológicos —saben de los cambios de ubicación de la estación de la Puerta de Jerez y también del sistema constructivo del túnel de San Juan—; las mejoras también de la seguridad de los usuarios durante la explotación, en el sentido de la implantación del sistema de puertas de andén que he comentado en mi primera intervención; mejorar también la explotación de los servicios, para facilitar las futuras conexiones; el cambio de trazado en la Pablo de Olavide o en Montequinto; y el soterramiento en más de mil setecientos metros de los trazados que estaban previstos que fueran en superficie; así también como la preparación de futura conexión con el transporte al núcleo urbano de Dos Hermanas.

Quisiera, en cualquier caso, trasladarles... Porque obligan esos comentarios a que nosotros... Quiero garantizarles la celeridad, exquisitez y trabajo de los trabajadores de ferrocarriles de Andalucía —hoy está aquí, con nosotros, creo que en su última posibilidad de acompañarnos con esa responsabilidad, don Teófilo Serrano—. Y quiero decirles que los retrasos que se han planteado han sido, justamente, por temas de eficacia y temas de seguridad en el trazado y en la obra.

Decirles, no obstante, que existen precedentes de funcionamiento en otros..., en la realización de obras similares. Por ejemplo, la línea de Londres, la *Jubilee Line* de Londres—, con 17 kilómetros y 11 estaciones, tuvo nueve años de construcción; la línea del Metro de Lisboa, 12 kilómetros, 20 estaciones, ocho años de construcción. Y así, sucesivamente. Pero, en cualquier caso, los análisis comparados de este tema, yo creo que podíamos dejarlos, si quieren, para mirarlo hacia atrás y mirar la ejecución, mirar la bondad de la infraestructura, porque datos de este tipo tenemos bastantes.

El tema de Madrid es un tema complejo. Algo se ha dicho de la financiación, como puede ser que algunas de las líneas fueron financiadas con fondos de cohesión —que una de las justificaciones era, justamente, la existencia de las características económicas de Andalucía

en su día, para que este país tuviera financiación de fondos de cohesión—. Pero, en cualquier caso, esta era una de las cuestiones que me gustaría que no deberíamos olvidar tampoco a la hora de reflexionar sobre el pasado.

Decirle también al representante, al portavoz de Izquierda Unida, que el sistema de privatización, creo que ha hecho unos comentarios que pueden ser contradictorios en sí mismos. Si la privatización lleva celeridad para ahorrar recursos, no termina de justificarse con el retraso; creo que hay un discurso ahí que no he terminado de entenderle.

Decirle que el tema de funcionamiento que hemos planteado de los Metros de Sevilla y de Granada, perdón, de Sevilla, han sido justamente los de Málaga y el de Sevilla, en temas de concesión —como su señoría conoce— y así estamos trabajando y con la interlocución financiera. Y nosotros seguimos siendo partidarios —cosa a la que me referiré posteriormente, porque me ha sorprendido—, si lo he entendido bien, que es que nosotros seguimos teniendo la necesidad del establecimiento de la coordinación público-privada para la financiación de las infraestructuras. Entendemos que es razonable y es bueno para la generación y la aceleración de las infraestructuras que necesitan la ciudadanía y la actividad económica andaluza.

Solo permítame una broma. Cuando usted me estaba hablando ahora de una situación en San Juan de Aznalfarache, los ciudadanos de esa barriada que usted comenta —que luego tengo una pregunta sobre ese mismo asunto— difícilmente van a tener problemas a las dos o tres de la madrugada, porque acabo de darle el horario en mi primera intervención y a esas horas no discurrirá servicio.

En cualquier caso, decirle que no es que tengamos una fe en el mercado; esto es un tema de infraestructuras. La referencia que usted hace quizás sea más razonable compartirla o debatirla, quizás, con otro orden del día; probablemente, apasionante el debate, pero creo que hoy no nos convoca.

Decirle también que la apuesta por el transporte público nosotros sí la tenemos. Decía en mi primera intervención que hemos logrado concitar la aglutinación de voluntades de diferentes corporaciones locales a lo largo de todo el territorio de la Comunidad Autónoma. Tenemos constituido los consorcios, o en fase de construcción, en todas las capitales de Andalucía —incluida también Algeciras—, desafortunadamente, no en Huelva. Lo seguiremos intentando, porque merece la pena, para la ciudadanía onubense, que esto sea así.

Decirle, en cualquier caso, que también estamos planteando no tan solo el servicio de construcción del Metro de Granada —con esfuerzo presupuestario— o el del tranvía de Cádiz, sino también sabe que estamos estudiando el sistema tranviario —lo he comentado anteriormente— del área metropolitana de Almería, el sistema tranviario de Jaén y de Jerez. Como saben,

también estamos trabajando en la conexión con la costa occidental de Huelva.

Por tanto, quisiera decirles, en cualquier caso, que el sistema de funcionamiento del que nos hemos dotado es fruto también de las posibilidades presupuestarias y del modelo de complicidad con la iniciativa privada, para plantear las iniciativas que estamos comentando.

Señor Raynaud, permítame la broma. Es usted un..., por lo que lo conozco, se trabaja usted muy bien su trabajo parlamentario y, en su día, de oposición en el Ayuntamiento de Sevilla. Pero usted no quiere ganar el premio que ofreció ayer su jefe de filas provincial, y [...] ha encontrado 89 centímetros. No sé qué tipo de premio podrá tener, si son 89 centímetros de premio o no tiene derecho a nada. No lo sé, no lo sé. En cualquier caso, como el reto estaba, le sugiero que medite sobre ese asunto.

No obstante, quisiera decirle que el metro va a funcionar. Y lamento muchísimo que en su intervención se le hayan olvidado los ocho años de gobierno del PP, porque no ha dicho ni una palabra, y se le hayan olvidado los tiempos de gobierno en el Ayuntamiento de Sevilla, que tampoco ha dicho nada. Tiene usted una amnesia parcial en su intervención que a mí me sorprende.

Quisiera decirle también que todas las iniciativas que se han planteado en torno a una obra tan compleja, que yo he llegado a decir —y ratifico— que es probablemente la obra de infraestructura del transporte público metropolitano más importante en la historia de Andalucía, no le haya encontrado ni una bondad: cero, cero. Es sorprendente que no hayamos hecho nada bien. Y ustedes hayan hecho muchísimas preguntas, y nada cuando estuvieron en el gobierno. Pero, insisto, como no soy un hombre al que le guste mirar hacia atrás, salvo para aprender de los errores, creo que deberíamos mirar hacia el futuro. Y le insisto que la concesionaria nos ha trasladado que están en condiciones de poder poner, si no hay inconveniente, el próximo 20 de diciembre, en marcha este servicio.

Quisiera decirle también, en el tema de la financiación, que tuvimos cierta dificultad para hablar con la Administración central en el periodo en el que estuvo gobernando el Partido Popular. Quisiera solo una secuencia de asuntos que, quizás, sería bueno también recordar.

No tuvimos posibilidades de buscar la financiación a lo largo de las conversaciones que tuvimos, no se metió ni una sola peseta en los presupuestos, ni una sola peseta. Dos disposiciones adicionales fue lo máximo que se metió en los presupuestos del Estado, y fue cuando se consiguió la participación del Estado, de los 218 millones de euros, como le decía, así como el convenio para la financiación del metro de Málaga. Eso ha conseguido que la financiación de las corporaciones locales baje en una cuantía bastante importante.

Al igual que eso, tuvimos ciertas dificultades para poner en marcha, cuando tuvieron la responsabilidad del ayuntamiento en el Partido Popular, de constituir un área metropolitana. Miren, tradicionalmente, hasta que no hemos llegado a un nivel de consenso de que la línea del metro de Sevilla fuera metropolitana, se estaba recurrentemente planteando por el Partido Popular líneas absolutamente endogámicas, líneas que empezaban y terminaban en el término municipal de Sevilla. Este tipo de cuestiones, que son, en nuestra opinión, errores técnicos o tácticos, es lo que nosotros hemos logrado resolver en colaboración con las diferentes corporaciones locales.

Los argumentos que se emplearon, entre otros, para no poder financiar, eran que primero teníamos que licitar; segundo, que el sistema de financiación haría imposible la participación del Estado; tercero, que era necesario firmar un convenio para la financiación; cuarto, se descolgaron con 42 millones de euros poco antes de las elecciones de 2004, que apenas llegaban, ni de lejos, a los 200 millones..., 218, pedidos por la Comunidad Autónoma. Y sí se resolvieron esos problemas para hacerlo.

Solo una sugerencia, añadiéndole una sugerencia: no les vaya a pasar, señor Raynaud, dicho con todo cariño, no les vaya a pasar el discurso que les pasó con el Ave. El Ave era un capricho socialista, era el *Rapidillo*, no les vaya a pasar lo mismo. Les sugiero que cojan el toro por los cuernos y nos critiquen, nos hagan comparecer en el tema de la prestación de servicios. Miremos hacia delante, resolvamos el problema de los ciudadanos, no hablemos de cuarenta años ni de veinticinco, que de eso podemos hablar todos, pero podemos perder el tiempo, exijánnos calidad en el servicio, exijánnos cumplimiento en el horario y exijánnos fidelidad de los viajeros, etcétera, etcétera, etcétera. La bondad de las infraestructuras, pero no sea solo el trabajo de hemeroteca.

Y, de verdad, sinceramente, me sorprende que puedan tener la sensación de que contra peor, mejor, que, en mi opinión, es contra mejor, mejor.

Decirles, en cualquier caso, que —por ahí ha hecho alguna de las preguntas— es..., me ha parecido entender —cuando hacía una referencia a la Cámara de Cuentas— que el Partido Popular no ve con buenos ojos el tema concesional. Me sorprende también ese tema, dicho desde el Partido Popular, me sorprende, y no poco.

Decirles también que, en el tema de las tarifas, estamos trabajando, que es un tema que tendremos que resolver, como muy bien dice, y lo tendremos que resolver pronto, porque tenemos que poner las tarifas justamente el día del servicio, lo tendremos inmediatamente que tengamos todos los números encima de la mesa. Sí decirle —ya el portavoz del Partido Socialista ha comentado alguna de las cuestiones—, decirle que las 2, 3 y 4, las líneas 2, 3 y 4 se licitaron, se contrataron

en el mes de noviembre, se adjudicaron en el mes de octubre, como he dicho, y se contrataron en el mes de noviembre. Ese es el calendario, y, por tanto, se tenían que haber licitado antes. Usted sabe que el proceso administrativo exige la licitación, la contratación..., perdón, la adjudicación y la contratación.

Decirles también que nosotros hemos trabajado con este tema, y yo creo que tenemos cierta credibilidad. No tan solo porque, insisto, la concesionaria ha planteado el tema de poner en marcha los servicios con las condiciones que acabo de decir. La Junta de Andalucía tiene la credibilidad de haber diseñado, proyectado, financiado, empezado y terminado las obras del metro de Sevilla. Eso es lo que nosotros estamos trabajando. Y, le reitero, porque nos queda una legislatura que acaba de comenzar, que estaríamos encantados de escuchar en alguna ocasión que hemos hecho algo bien, solo una cosa. Sin ironía, les estoy hablando. Porque aquí hay muchísimas horas de trabajo de muchísima gente. No todos, quizás la mayoría tienen una... No identifico la responsabilidad ni las filiaciones políticas, pero que ven con cierta tristeza manifestaciones como las que usted hace aquí.

En lo que se refiere al tema del Partido Socialista, primero, agradecer su intervención, por su apoyo, y la coincidencia. Quizás destacar algunas de las cuestiones que usted acaba de comentar: que el sistema tranviario de la ciudad de Sevilla es un sistema complejo, es un sistema complicado, que tendremos que resolver el trazado, las características técnicas y el alzado, una vez que tengamos todos esos proyectos. Porque yo creo que ahora no corren los tiempos de discutir, hasta que no tengamos los datos encima de la mesa, los datos técnicos, pero decirle que se complementa con una red tranviaria muy importante del área metropolitana. Quisiera destacar el tema del Aljarafe, quisiera destacar el tema de Alcalá de Guadaíra y quería destacar el tema de Dos Hermanas. Es un sistema de, justamente, conexión con el anillo de Renfe, que hará posibilidades de que el sistema del transporte ferroviario se convierta en una pieza muy importante y muy potente del transporte público.

Y, por último, terminar diciendo que estamos preparando lo que es el procedimiento de la puesta en marcha de esa línea, y que daremos información, a medida que se vaya produciendo, a esta Comisión, bien a petición de los grupos parlamentarios, bien cuando nosotros tengamos información más concreta.

Muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Consejero.

Es turno de réplica por parte de los grupos parlamentarios. Tiene, por cinco minutos, por estrictos cinco minutos, el señor Sánchez Gordillo la palabra.

El señor SÁNCHEZ GORDILLO

—Me dice estricto, estricto, como diciendo: «Que no te vayas a pasar». No me voy a pasar.

Bueno, al representante del PSOE yo le diría aquello: «Hay que ver qué buenos son los hermanos Escolapios..., qué buenos son que nos llevan de excursión». Pero, claro, que no tarde tanto la excursión que los niños ya hayan abandonado el colegio. Yo no sé cuánto tiempo... Ustedes pongan el tiempo.

A mí no me gusta tampoco hablar del pasado, pero mucho tiempo. He dicho cuarenta años que se viene hablando, he dicho yo, ¿eh? Así que atención a lo que uno diga, no interpreten lo que yo no he dicho. Mucho tiempo se lleva hablando, toda la vida, yo lo he escuchado toda la vida.

En fin, ya se va a hacer la línea 1, se va a poner a funcionar. Y ustedes dicen que..., bueno, vienen a explicar los retrasos. Ya está. Eso es pasado, eso es historia, y ya lamentarnos de los errores..., debe servir la historia para aprender para el futuro. Entonces, yo lo que le pido al señor Consejero es que aprenda de los errores para el futuro, y que evalúe si el sistema de contrato privado y explotación privada es el idóneo o no. Que lo analice. O sea, después de vista esa experiencia, ¿qué va a hacer con las siguientes líneas, qué va a hacer con las siguientes líneas? ¿Cuál va a ser el sistema de contratación y de explotación? Sobre todo de construcción, que ya hay una experiencia práctica.

Después nos dicen... —Siempre es la misma historia... La pelota...—: «Bueno, en tiempos del PP ustedes no hicisteis». Bueno, pues, al final quien pierde es Andalucía. «Porque Madrid fue más rápido, porque financió del dinero que nos cedió Andalucía...». Es verdad, se financió el metro de Madrid con dinero que venía de Andalucía, pero, ¿por qué lo consintió la Junta de Andalucía y porque no se puso en pie Andalucía frente a ese problema?

Por tanto hubo una connivencia, ¿eh?, o por lo menos una complicidad, ¿eh? No hubo la valentía suficiente.

Y lo que me gustaría que me dijera es, señor Consejero, ¿cuándo —si tienen ya previsto— van a funcionar las siguientes líneas: la 2, la 3 y la 4?, ¿cuándo? Si tiene una fecha exacta, ¿eh?, que nos lo diga aquí.

Después no me ha contestado a qué va a pasar con el tema de Virgen del Rocío. Yo le invito, señor Consejero, a que vaya usted a San Juan de Aznalfarache, y que vea usted por dónde pasa la línea. Y si usted —conmigo, yo le acompaño si usted quiere— me dice que es correcto tal cual está ahora mismo; por una parte, lo que allí ya se ve hecho, y con las mamparas que se iban a hacer y que parece, ya, que no se van a hacer. Si eso funciona —sino a las tres, a las siete de la mañana, o a las seis de la mañana o las siete de la tarde..., a la hora que funcionen, a la hora que funcionen—... Yo digo que vea usted aquello, y usted

me dice que visto bueno, pues, yo le daré el visto bueno con usted, pero luego hay que ver si eso funciona o no funciona. Y que espero que me responda, el compromiso de, por lo menos, que sus técnicos visiten aquello, y yo estoy dispuesto a visitarlo con usted, que yo sí lo he visitado.

Después, a mí me gustaría que me dijera también si esa apuesta por el ferrocarril —que usted ha dicho que hace— es firme ante esta Consejería, porque hasta ahora se ha invertido mucho más dinero en otras alternativas —carreteras, etcétera—, muchísimo más que en el ferrocarril. Y de hecho muchas líneas de ferrocarril, sobre todo las intercomarcales, desgraciadamente se están cerrando y no se están mejorando. Entonces, qué apuesta se hace sobre este tema.

Y, por último, señor Consejero, además de estas líneas —la 2, la 3 y la 4—, también quiero que precise qué va a pasar con los otros metros de las otras ciudades, si realmente van a ser públicos o no. Solamente eso, señor Consejero.

Muchas gracias, señor Sánchez Gordillo.

El señor Raynaud, tiene usted la palabra.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Presidente.

Mire, señor Consejero, la verdad es la verdad, la diga Agamenón o su porquero, pero la verdad es única, y los datos están ahí y los retrasos están ahí. Y ha hecho usted alusiones a determinadas épocas o determinados momentos, y a la actitud del Partido Popular y al carácter —si apoyábamos o no la línea, que la primera línea fuera metropolitana o fuera puramente urbana—...

Mire usted, yo creo que por error —no quiero pensar que con mala fe— confunde los argumentos, ¿verdad? Usted dice que nosotros no defendimos nunca la línea 1 de área metropolitana.

Señor Consejero, nosotros lo que dijimos es que la sociedad Metro de Sevilla en el ayuntamiento, que tenía un marcado carácter municipal, marcado carácter municipal, no se podía responsabilizar de una obra de carácter metropolitano, que había que cambiar la gestión y que había que cambiar la sociedad que tutelara y que dirigiera la línea 1 del metro de Sevilla, porque discurre por cuatro ayuntamientos distintos al ayuntamiento de Sevilla.

Y ustedes aprovecharon esa circunstancia, ¿saben ustedes para qué? Para desalojar del Ayuntamiento de Sevilla a quien había ganado democráticamente las elecciones; y había ganado las elecciones en el año 1999 con el pacto de don Alejandro Rojas Marcos y el señor Alfredo Sánchez Monteseirín. Para eso utilizaron ustedes el cambio de sistema de la línea urbana y

metropolitana y la sociedad de gestión metropolitana. Que aquí nos acordamos todos de todo.

Y habla usted del Partido Popular. Yo le he hecho una serie de preguntas, que usted no me ha respondido. Yo le he preguntado, le he dicho... Yo tengo curiosidad, señor Consejero, ¿por qué no me envió usted el protocolo de colaboración entre el Estado y la Junta? Yo se lo pedí por escrito, el día 3 de julio, haciendo derecho de lo que establece el artículo 7 del vigente Reglamento, y le digo: «Aporte..., solicita copia del convenio suscrito entre el Gobierno de la Nación y la Junta de Andalucía», porque lo que hay firmado con la Junta de Andalucía no es un convenio, es un protocolo. Está aquí, señor Consejero, un protocolo, no con fecha de diciembre, sino con fecha de septiembre del 2005, que dice que «El protocolo se desarrollará en el correspondiente convenio», pero yo no he visto el convenio, a lo mejor existe; si está apórtemelo, apórtemelo, yo lo quiero ver.

¿Sabe usted, por qué usted no le quiere dar demasiada divulgación a esto? Porque, claro, en este convenio hay una gran trampa, una gran trampa para Sevilla y para Andalucía. Y yo se lo voy a decir: este es un convenio donde ustedes, pervirtiendo el sistema, le dicen: hombre, es que el Partido Popular no colaboraba con nosotros.

Mire usted: Convenio, esto sí que es un convenio, 10 o 12 páginas, entre la *Generalitat* y el Gobierno de la Nación, firmado entre el PP y *Convergencia i Unió*. Convenio de la Administración General del Estado y la Comunidad de Madrid —dos convenios: Partido Socialista, Partido Socialista; Partido Popular, Partido Popular—. Convenio con Bilbao. Convenio con Valencia...

En todos quien pone dinero son las comunidades autónomas y el Estado aporta el 33%. Plazo de financiación, cuatro años el de Valencia; el de Bilbao, cuatro años; el de Madrid, cuatro años; el anterior de Madrid, firmado por Leguina, cuatro años; el de la *Generalitat* de Cataluña y el Gobierno central, cuatro años. En cuatro años se comprometía el Gobierno de la Nación a poner el 33%, porque las comunidades autónomas ponían el 67%. Pero ustedes han pervertido el sistema, y con este sistema que viene estipulado en el protocolo, en el protocolo, ustedes dilatan los pagos a 30 años. Y aquí se ha dicho una palabra altisonante que no voy a dedicar ni un segundo a responderla. Pero, ¿cómo le llamaría usted, señor Consejero, a un protocolo que dice que el Gobierno de la Nación va a contribuir a financiar el metro de Sevilla y lo dilata 30 años? Siete gobiernos tendrán que pagar el envite del Gobierno amigo del señor Zapatero, siete futuros gobiernos, siete por cuatro: 28, y sobran dos.

Pero le voy a decir más. Hablan ustedes de 218 millones de euros de aportación. Sabe usted los 218 millones de euros en 30 años, aplicándole solamente el 3% de deflación, en cuánto se quedan: en 170 millones de euros, 50 millones de euros menos de los 218 que dicen ustedes

que el Gobierno amigo de Zapatero le ha dado a la ciudad de Sevilla y a la Junta de Andalucía.

Señor portavoz del Partido Socialista, ¿cómo le llamamos a eso? Póngale usted mismo el nombre, póngale usted mismo el nombre. 48.747.108 euros menos que los anunciados y cacareados 218 millones de euros. Pero —le repito— a mí me gustaría hoy haber hablado de la puntualidad y del flujo de viajeros de la línea 1. Me gustaría haber hablado de que usted me estaba diciendo que la línea 3 va a tener un *retrasillo*, un retraso de 15 *dílllas*, un mes, pero que la línea 3 está a punto de inaugurarse, y que la línea 2 y la línea 4 están en marcha, y que las obras transcurren sin novedad. De eso es de lo que me gustaría haber hablado aquí, señor Consejero. Ustedes, con sus incumplimientos y con sus falsedades me han impedido el que yo pueda hacer hoy, aquí, un discurso, el que me hubiera gustado hacer.

Me obliga mi misión de control al ejecutivo a decir las cosas que he dicho.

Muchas gracias, señor Consejero.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Raynaud.

Señor Muñoz.

El señor MUÑOZ SÁNCHEZ

—Gracias, señor Presidente.

Evidentemente, el señor Raynaud ha enseñado todos los convenios con las comunidades autónomas, del Partido Popular con otras comunidades autónomas..., menos el convenio con Andalucía, porque con Andalucía no pusieron ni un duro. Ahí está el tema. Yo no sé si el convenio con Cataluña está en catalán, el de Euskadi en euskera, no tengo ni idea porque yo no los conozco, pero que está muy claro que en andaluz no hay ningún convenio escrito con el Partido Popular, porque nunca puso un duro el Partido Popular para el metropolitano de Sevilla, por mucho que se le requirió por parte de esta Cámara y por parte de todos. También nosotros trajimos iniciativas para que se cumpliera la ley del metro de 1975 —vamos la historia es larga—. Pero, evidentemente el Partido Popular hoy ha hecho, en esta Comisión..., dice que le hemos obligado a hacer un tipo de debate... Su primera intervención la podría haber hecho como considere oportuna, y la puede hacer como siempre considere oportuna, estaría bueno, pero, evidentemente el Partido Popular ha hecho el discurso que le interesa, el discurso que ha tenido a lo largo de los cinco años de ejecución de la línea 1 del metro: no le ha interesado nada; cuando se cayó la viga de la SE-30

pidió los ceses, las dimisiones de gente sin conocer ni los motivos, ni los informes técnicos ni nada. Al Partido Popular siempre le ha interesado aplicar los problemas que han ido surgiendo en el metro, decir, poner, enfangar la gestión que se ha hecho con el metro. Desde el Grupo Socialista, creemos que, con toda la problemática que ha habido, con todos estos retrasos que hay que asumir, por supuesto, y con toda la justificación —yo creo que todo el mundo la sabemos, la justificación de estos retrasos—... Yo creo que las cosas se han hecho bien hechas, y en ese sentido, también, como parece ser que el señor Teófilo Serrano va a dejar Ferrocarriles Andaluces, a mí me gustaría, en mi nombre y en nombre del Grupo Socialista, pues, felicitarlo en el sentido de la gran labor que ha hecho y desearle todo lo mejor, si usted deja, porque ha hecho un gran trabajo para los andaluces en el puesto que ha estado usted ocupando y espero que ocupe —no sé cuándo lo deja— pero, en principio, me gustaría dejar constancia en este Parlamento del gran trabajo que ha hecho y demás.

Decir que la postura del Partido Popular en el Metro de Sevilla siempre ha sido la misma, nunca quiso el Metro en Sevilla, nunca ha apoyado al Metro de Sevilla y nunca ha financiado el Metro de Sevilla, como nos ha demostrado con los convenios que ha enseñado, pero que no el andaluz. Nunca se ha abonado ni aportó una peseta al Metro de Sevilla y, evidentemente, con convenios, con protocolos, con todas las cuestiones que le queramos buscar, ha sido el Gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero el que ha financiado el Metro de Sevilla con 218 millones de euros, 200 millones de euros que ha hecho que el Ayuntamiento de Sevilla, los ayuntamientos del área metropolitana, tengan que aportar menos cantidad a la cantidad que en principio tenían prevista.

Y si hablamos del pasado, podemos hablar..., yo ya como se lo he dicho en otras intervenciones, a lo mejor no al portavoz en este momento del Partido Popular, pero a otros portavoces del Partido Popular, les podría recordar qué decía el señor Secretario General del Partido Popular, el señor Arenas, en el año 1986, cuando estaba de portavoz en el Ayuntamiento de Sevilla, y decía que el Gobierno central debía financiar íntegramente la infraestructura del Metro de Sevilla y participar en los gastos de déficit de explotación, año 1986. Lo mismo, ya se lo he dicho en reiteradas ocasiones, en el año 1996 cuando el mismo señor Javier Arenas llega al Gobierno de la Nación exigía que la Junta de Andalucía sufragara en su totalidad el coste de las obras del Metro para que luego el Estado la abonara por certificaciones. O sea que, depende del sitio donde se encuentren, dicen una cosa o toda la contraria sin ningún tipo de problemas. Y, evidentemente, fue a la llegada del Partido Socialista al Ayuntamiento de Sevilla cuando se desbloquea esta situación y se hace posible un acuerdo para que lo que cada día está

más cerca, ahora, la línea 1 del Metro de Sevilla y lo que va a ser la red de Metro de Sevilla.

Que vengamos aquí a cuestionar ahora el sistema de financiación elegido cuando todo el mundo sabe la postura del PP, la negativa del PP a financiar los Metros en Andalucía. ¿Y por qué se adopta un sistema de financiación? Me parece que en estos momentos no proceden esas cuestiones. El Partido Popular no está legitimado para cuestionar ahora, en este momento, una vez más, la línea 1 del Metro, ni el sistema de financiación, ni el sistema de ejecución de la obra. El Partido Popular estuvo gobernando ocho años, que son los años que el señor Raynaud no ha hecho mención, y solo le puso trabas a este proyecto...

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Le queda a usted un minuto, señor Muñoz.

El señor MUÑOZ SÁNCHEZ

—... no hubo ninguna posibilidad de diálogo, no hubo ninguna posibilidad de negociar el trazado del Metro y, sobre todo, y lo más penoso y lo más lastimoso es que no puso ni un solo euro para el Metro de Sevilla. El PP nunca ha hecho nada para llevar a cabo el Metro de Sevilla. El Partido Popular siempre ha hecho lo que ha hecho hoy, desprestigiar las obras, amplificar los problemas, echarle fango al Metro de Sevilla. Pero yo creo —y termino porque no tengo más tiempo— que si hoy estamos, afortunadamente, ya terminando la etapa, es que el día 20 de diciembre se pone la pone la línea 1 del Metro de Sevilla en funcionamiento, que gracias a esas apuestas que han hecho los socialistas por esta ciudad, gracias a la apuesta del Ayuntamiento de Sevilla, de la Junta de Andalucía y de los ayuntamientos del área metropolitana, yo creo que lo importante —y digo también como dije en mi primera intervención— que nos alegremos todos, que nos felicitemos todos porque en este trimestre, este otoño, el 20 de diciembre, los sevillanos y sevillanas vamos a poder disfrutar de esta gran infraestructura que va a cambiar nuestra ciudad, que es la línea 1 del Metro de Sevilla.

Muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Muñoz.

Para terminar el debate de este punto, el señor Consejero tiene la palabra para una breve intervención.

El señor GARCÍA GARRIDO, CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Gracias, Presidente. Brevemente.

Por contestarle al portavoz del Izquierda Unida, decirle que, realmente, hemos aprendido del sistema constructivo en la ciudad de Sevilla, hemos conocido mejor el suelo, seguiremos contando con cualquier tipo de iniciativa que permita la financiación de las infraestructuras, es decir, no vamos a descartar esa posibilidad que establece la legislación de poder estar con la iniciativa privada en esto y en otro tipo de materias. No lo vamos a descartar y va a depender de las características de cada una de las líneas de los sistemas siguientes.

No le he contestado lo de la barriada que usted me comentaba, de San Juan, porque me he remitido a una pregunta que tiene inmediatamente después y por no perder tiempo en esta comparecencia.

Y, luego, la apuesta por el ferrocarril. Decirle que, realmente, lo estamos haciendo y quizás en otra ocasión tengamos posibilidades de hacerlo, hoy no tenemos demasiado tiempo para eso.

Decirle al portavoz del Partido Popular que me gustaría que ese debate pudiéramos hacerlo, hablar de los servicios, de cómo, entre todos, hacemos más felices a los ciudadanos. A nosotros nos ha tocado, porque así lo han decidido los ciudadanos, administrar las infraestructuras de este tipo. Nosotros lo estamos haciendo porque beneficia a los ciudadanos, al igual que, fuera quien fuera responsable, supongo que pudiera plantear la iniciativa de este tipo. Mi duda es si el Partido Popular cree en el transporte público, esa es una de mis grandes dudas.

En cualquier caso, decirles que, en el tema de lo que hoy nos convoca, la financiación, la puede ver usted también año tras año en los Presupuestos Generales del Estado de la Administración central y decirle que no me gustaría, si fuera posible y si a usted le parece bien, que en futuras ediciones hablemos del presente y del futuro sin olvidar el pasado porque si no esto produce melancolía y, probablemente, no hagamos felices a los ciudadanos y a los que trabajan en este tema.

Yo, simplemente, ya para terminar, Presidente, decirle que a mí me gustaría con esta primera intervención sobre este tema que hago en el Parlamento, agradecerles a los ayuntamientos de Sevilla, a los cuatro ayuntamientos, el trabajo que han hecho y que están haciendo con nosotros, al Gobierno de España, a la sociedad concesionaria, a la Universidad Pablo Olavide y a la Hispalense, a los agentes económicos y sociales, a la patronal y los sindicatos, a los grupos políticos, también a los parlamentarios, a las compañías suministradoras, a las Fuerzas de Seguridad del Estado, a los centros investigación especializados, a las empresas constructoras, a los medios de comunicación y también al personal que trabaja en la Administración.

Y terminar también, como el portavoz del Partido Socialista, agradeciéndoles su trabajo y su empeño al personal que ha trabajado en nuestra Administración y el que está a punto de dejarnos, que es Teófilo Serrano.

Muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Consejero.

Usted ha hecho mención a la posibilidad de que pueda la Comisión ir a una visita a las obras del Metro. Si, por parte del Consejo de Gobierno, se nos remite a la Mesa una invitación formal, naturalmente este Presidente lo va a someter a consideración de la Mesa y su posición va a ser que, efectivamente, se produzca esa visita. Yo creo que estaríamos todos encantados de poder hacerlo.

8-08/POC-000199. Pregunta oral relativa a los nuevos puntos de atraques en Sancti-Petri, Chiclana (Cádiz)

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos al segundo punto del orden del día, que son las preguntas con ruego de respuesta oral en Comisión, y la primera es del Grupo Parlamentario Popular sobre nuevos puntos de atraque en Sancti-Petri, en el municipio de Chiclana, de la provincia de Cádiz. Y para formularla, si está preparado el señor Consejero, para formularla tiene la palabra la portavoz del Grupo Popular que formula la iniciativa, la señora Ruiz-Sillero Bernal.

Tiene usted la palabra.

La señora RUIZ-SILLERO BERNAL

—Gracias, señor Presidente.

Señor Consejero, como gaditanos que somos ambos, comprenderán muy bien el sentido de la pregunta que le formulo sobre cuántos nuevos puntos de atraque están previstos permitir en el puerto de Sancti-Petri, en Chiclana de la Frontera, y en qué plazo de tiempo entrarían en uso.

Mi interés en esta pregunta es mucho mayor si cabe al ser chiclanera y es un orgullo poder formular esta pregunta en el Parlamento.

Chiclana está muy pendiente de la ampliación del puerto de Sancti-Petri que está ligado al plan de uso del poblado de Sancti-Petri que desconocemos si está elaborado aún o no. Y tenemos que recordar que Sancti-Petri es el medio para poder despegar de la crisis económica de la construcción y es el medio que tiene Chiclana para afianzarse como la principal ciudad turística de la provincia de Cádiz. Por lo que espero que el señor Consejero pueda responder a estas preguntas de una manera satisfactoria para los intereses de Chiclana y los intereses gaditanos.

Muchas gracias.

La señora RIVAS PINEDA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Ruiz-Sillero Bernal.

Tiene la palabra el señor Consejero.

El señor GARCÍA GARRIDO, CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Gracias, Presidenta.

Señora Ruiz-Sillero, como usted sabe, el 16 de mayo de 2007, se firmó un protocolo de colaboración entre la Consejería de Obras Públicas y Transportes y el Ayuntamiento de Chiclana para la gestión del espacio portuario de la península de Sancti-Petri.

El objetivo principal de ese acuerdo era poner en valor el dominio público marítimo-terrestre y portuario correspondiente a la península de Sancti-Petri, así como al aumento de láminas de agua y de la península ya adscrita.

De acuerdo con ello, la Comunidad Autónoma tramitó ante el Ministerio de Medio Ambiente la solicitud de adscripción. De acuerdo con lo establecido en el artículo 49, de la Ley 22/1988, de Costas, se remitió al Medio Ambiente el documento de propuesta de ordenación de la península de Sancti-Petri y se continúa trabajando en el estudio de impacto ambiental.

Señorías, en el proceso de adscripción se producen, como usted sabe, intercambios de análisis técnicos de territorios a adscribir y mencionándose la superficie total en el proceso final. Es, precisamente, a partir de ese momento en el que se conoce con exactitud la superficie total de tierra y de agua que se adscribe cuando se puede terminar el espacio que cuenta para el desarrollo del proyecto.

Por tanto, señorías, se están realizando los trámites para la adscripción, de acuerdo con lo exigido por la normativa legal y reglamentaria, en materia de costas, y, una vez que el órgano competente lo resuelva, estaremos en condiciones de saber las dimensiones de

la superficie adscrita para el desarrollo del proyecto, de firmar un convenio específico para la constitución del consorcio, que será el encargado de coordinar y gestionar, tal y como en el protocolo al que me he referido anteriormente estaba previsto.

Muchas gracias.

La señora RIVAS PINEDA, SECRETARIA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Consejero.
Teresa Ruiz-Sillero, tiene usted la palabra.

La señora RUIZ-SILLERO BERNAL

—Gracias, señora Presidenta.

Lamento que, con las palabras del señor Consejero, lo que se vislumbra es un nuevo retraso, y no hay horizonte para poder ampliar el Puerto Sancti Petri.

En Chiclana se está hablando, desde hace más de cuatro años, del plan de uso del poblado de Sancti Petri. En el mes de junio de este año, he solicitado copia íntegra del plan de uso, y todavía no se me ha facilitado copia. Por tanto, como digo, está Chiclana y está la provincia de Cádiz muy interesadas y muy pendientes del futuro del puerto de Sancti Petri. El turismo es la principal industria en el provincia de Cádiz, el sector de la construcción está gravemente en crisis, y el turismo, como digo, es el futuro de la creación de muchísimos puestos de trabajo.

Parece ser que el Partido Socialista no está apostando por la creación y por la ampliación de los puertos deportivos en la provincia de Cádiz. Ya el Secretario General del Partido Popular de Andalucía planteó que había la necesidad de construir 7.300 nuevos puntos de atraque en la provincia de Cádiz, que generarían 5.000 nuevos empleos. Y parece ser que el Partido Socialista no está trabajando ni está apostando por estas infraestructuras necesarias para la creación de puestos de trabajo. Es también la creación de una nueva industria ligada al turismo y que genera bastante actividad económica en diversos sectores.

Por tanto, lamento que el señor Consejero no pueda poner una fecha a la ampliación del puerto de Sancti Petri. Siempre estamos ligados a nuevos estudios medioambientales, a nuevos convenios..., pero, después de cuatro o cinco años, creo que, sinceramente, se podría haber puesto una fecha más cercana para que se vean este futuro y esta realidad. Porque, como digo, está en juego la creación de más de cinco mil nuevos puestos de trabajo en la ampliación de todos los puertos deportivos.

Lo único que me queda es solicitar al señor Consejero la máxima celeridad posible en la elaboración de este plan de uso, en la elaboración de todos los informes que sean necesarios. Y, sobre todo, lo único que le pido es muchísima celeridad, porque la provincia gaditana y Chiclana, en particular, están muy pendientes de este futuro y de la creación de puestos de trabajo.

Muchísimas gracias.

La señora RIVAS PINEDA, SECRETARIA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Ruiz-Sillero.
Tiene la palabra el señor Consejero.

El señor GARCÍA GARRIDO, CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Sí, Presidenta.

Señorías, en primer lugar, quisiera decirle que lamento, y yo intentaré hacérselo llegar, que la Comunidad Autónoma dispone, precisamente, para la Bahía de Cádiz de un plan que se llama Sistema de Infraestructuras Marítimas, Portuarias y Logísticas en la Bahía de Cádiz. Afecta a diferentes zonas, a diferentes municipios, incluido el de Chiclana, ese documento que usted creo que conoce y al que he hecho referencia, también, en la primera comparecencia que tuve, a primeros de agosto, en esta Cámara, y en esta Comisión, para explicar el Plan PISTA, y me referí, precisamente, a ese documento.

En cualquier caso, decirle que la apuesta por el tema de Chiclana, en concreto, que usted plantea, por referirnos a la pregunta, porque le hubiera contestado lo que le hubiera contestado, me hubiera hablado de la provincia de Cádiz, que lo traía así previsto, supongo, su señoría. En su derecho está. En cualquier caso, decirle que existe un documento para el litoral gaditano y para bolsa de la Bahía gaditana, que usted conoce, presentado hace más de un año.

En primer lugar, deberíamos tener en cuenta que estamos hablando de una implantación..., que la limitación de agua, la capacidad del canal de paso —que usted conoce— y de los canales de navegación hasta aguas libres, entre otros criterios esenciales para la ampliación de la zona portuaria.

En segundo lugar, hay que valorar el enclave, que es una de las esenciales características medioambientales, paisajísticas, y un entorno muy próximo al parque. Y quisiera destacarle esto, quisiera ponerle un énfasis.

En tercer lugar, hay que tener en cuenta la realidad territorial urbanística, así como de protección del

patrimonio arquitectónico-histórico de Sancti Petri y de su planeamiento.

Señorías, se trata de una mejora, de una ampliación del espacio existente, apoyándose en la relevancia de este emplazamiento mítico, que tiene una condición realmente atractiva, debido a su posición privilegiada.

No quiero que dude de la apuesta de la Comunidad Autónoma por Sancti Petri, ni por la realidad portuaria, gaditana y andaluza, así como de la zona logística, que sabe que tiene adscrita la Agencia de Puertos de Andalucía.

En cualquier caso, no dude de que seguimos trabajando con la Administración del Estado para conseguir la adscripción de esas zonas portuarias, y que se remitió la documentación suficiente, pendiente, como le digo, del estudio de impacto ambiental, que está..., además, que ha estado en información pública.

Gracias.

8-08/POC-000332. Pregunta oral relativa a las medidas protectoras acústicas en la línea 1 del metro de Sevilla

La señora RIVAS PINEDA, SECRETARIA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Consejero.

Pasamos a la segunda pregunta con ruego de respuesta oral en Comisión, relativa a las medidas protectoras acústicas en la línea 1 del metro de Sevilla.

Tiene la palabra el señor don Jaime Raynaud Soto.

El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señora Presidenta.

Señor Consejero, yo doy por formulada la pregunta.

El señor GARCÍA GARRIDO, CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Muchas gracias.

Lamento que no esté presente o no alcance a ver al portavoz que había planteado este asunto.

Señorías, el proyecto para la protección acústica de la plataforma ferroviaria de la línea 1 del metro de Sevilla, que discurre por el barrio alto de San Juan de Aznalfarache, no ha sido objeto de cambio desde su definición original.

El Ayuntamiento de San Juan se dirigió a Ferrocarriles de la Junta de Andalucía, canalizando una petición de las asociaciones de vecinos, que solicitaban se incorporara

una mejora, que consistía en eliminar las cubiertas que iban sobre las pantallas acústicas.

La Junta de Andalucía y la concesionaria analizaron la idoneidad de eliminar esa cubierta y aceptaron la petición vecinal, después de concluir que las pantallas acústicas laterales garantizaban la protección sonora, de cara al tráfico de los trenes, sin necesidad de incorporar la referida cubierta. En paralelo, tanto la Junta de Andalucía como la concesionaria, han mejorado el diseño final de estas pantallas acústicas, potenciando su transparencia e integración paisajística, de cara, sobre todo, a los vecinos de la barriada de Nuestra Señora del Rocío, cuya parte trasera del inmueble se sitúa en la zona próxima a las mamparas acústicas. Esta solución, acordada con el Ayuntamiento de San Juan de Aznalfarache, consiste en reducir a solo un metro la altura del panel opaco de pantallas acústicas y colocar sobre esta mampara tres módulos más —es decir, más de tres metros—, pero con un revestimiento transparente. Además, para lograr la mejor solución estética, las mamparas opacas estarán recubiertas por una jardinera, que se realizará con un aplacado de piedra similar al que se está implantando en otros muros, en esta barriada.

Al margen de esta situación, la solución de las pantallas acústicas, quería precisarle a su señoría que estas mamparas opacas, que quedarán tras las jardineras, y que mejorarán la urbanización del entorno, están a nivel de las cocheras de los inmuebles de la barriada de Nuestra Señora del Rocío, en la parte trasera del edificio.

Muchas gracias.

La señora RIVAS PINEDA, SECRETARIA DE AL COMISIÓN

—Gracias, señor Consejero.

Tiene la palabra el señor Raynaud Soto.

El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señora Presidenta.

Señor Consejero, yo, desde luego, no dudo de la información que a usted le hayan podido dar, pero, desde luego, lo que sí es cierto es que no coincide con la información que a mí, *in situ*, pues me han podido aportar los vecinos de esta barriada de Nuestra Señora del Rocío, que, ciertamente, disfrutaban de una situación..., disfrutaban, entre comillas, de una situación verdaderamente singular en cuanto a lo que es el trazado de la línea 1 en San Juan, Barrio Alto.

Digo esto porque a los vecinos, desde el 30 de octubre del año 2003, en el Consejo de Participación Ciudadana, en reuniones posteriores con el Ayuntamiento de Sevilla, en todo momento, según nos indican, les

manifestaron que estaba de acuerdo la concesionaria con la construcción de ese falso túnel. Yo, la verdad, me cuesta trabajo pensar que vayan a llegar a esa precisión de la definición de falso túnel, si alguien no se lo dice. Es decir, hubieran, de alguna manera..., pues se hubieran expresado, diríamos, en una terminología menos precisa, desde el punto de vista técnico; es decir, que a ellos les dijeron que no tendrían ningún tipo de problemas porque la solución del aislamiento acústico iba a estar conseguida mediante el inicio de la pantalla y, luego, mediante bóvedas de cañón, falso túnel, pues, además, con carácter transparente, sin opacidad, que no creara un problema en la servidumbre prevista.

La realidad es que, en estos momentos, lo que hay son pues unos perfiles de casi ocho metros de altura. Yo he tenido la oportunidad de estar allí en varias ocasiones, y además paso con frecuencia sobre el sitio. No están colocadas el resto de las pantallas, que van a ser traslúcidas, según usted ha indicado; no hay más, en estos momentos, que las pantallas opacas.

Fíjese, para que se haga usted una idea: esa barriada tiene el cerramiento a seis metros y medio de la fachada de los vecinos; es decir, es de disfrutar, pues, de una vista del campo a través, y que tiene la autovía debajo, con los inconvenientes que, evidentemente, ello les aporta, pues a verse materialmente encerrados en una calle, con seis metros y medio de anchura, y, evidentemente, con unas condiciones, ciertamente, preocupantes.

Y el tema no es solamente de la barriada Virgen del Rocío; es que, a escasos metros, está el instituto de San Juan de Aznalfarache —el instituto de Enseñanza Secundaria—. El frente que está afectado son casi doscientos cincuenta metros, que discurren paralelos a esos seis metros y medio que en algunos casos oscila en más o en menos.

Es verdad que, con los parámetros de la Organización Mundial de la Salud, ni para..., diríamos, las clases, para que pueda haber una sonoridad adecuada entre profesor y alumno y lo que es la vida normal en ese bloque, en esos bloques del Virgen del Rocío, pues, evidentemente, la solución, mucho nos tenemos que no va a ser la adecuada.

Ese es un barrio, además, que tiene unas características muy especiales, y que con esto lo único que haríamos sería agravar de una manera importante su situación —fíjese—. Así —espero que no se me olvide ninguno—, a ese barrio lo cruza materialmente el viaducto que, usted sabe, une San Juan con Tomares —es decir, tiene un viaducto por la parte superior—; tiene justo enfrente una gasolinera, con el riesgo que ello implica; un poquitín más abajo, el tráfico de la autovía de El Aljarafe, con la intensidad que ello le supone; al lado, son vecinos de una barriada con una conflictividad extraordinaria, que les permite tener que estar prácticamente siempre en una situación de intranquilidad por el tema de la inseguridad ciudadana, cerrando ventanas y con una preocupación tremenda, y ahora, para colmo,

le ponemos una vía del metro a seis metros y medio, sin que, por lo menos, lo que era el desahogo de tener esa visión, pues lo puedan resolver.

Yo le instaría al Consejo de Gobierno —yo creo que estamos todavía a tiempo—, a la Consejería que usted dirige, yo creo que se está a tiempo todavía, hay plazo —usted lo acaba de decir, hay todavía tres meses—, para darle una solución que, de alguna manera, dejara a estos vecinos satisfechos, porque, evidentemente, como usted comprenderá, el ponerles unos parterres, el sembrarles unas plantas trepadoras por los paneles opacos, no es la solución. Desde luego, entre ver unos rosales, o ver una trepadora, a ver un opaco, un panel opaco de color marrón, que es lo que hay ahora, pues, evidentemente, algo mejora, pero, desde luego, esa no es la solución.

Yo, por lo tanto, le rogaría que, si es posible, se le instaran instrucciones a la concesionaria, para que estos vecinos..., bien la solución del falso túnel, si no la que consideren los técnicos, la que consideren que es la solución oportuna, pero todo menos dejarlo como está, porque, ciertamente, es un problema que les va afectar en su normal convivencia de una manera importante.

Muchas gracias, señor Consejero.

La señora RIVAS PINEDA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Tiene la palabra el señor Consejero.

El señor GARCÍA GARRIDO, CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Sí. Gracias.

Bueno, no sé si los vecinos de esa barriada pueden utilizar la terminología de falso túnel o no; supongo que sí.

En cualquier caso —digo por propia reflexión, ¿no?—, en cualquier caso, quisiera trasladarle que la información de la que dispongo plantea esto que le vuelvo a repetir: se está planteando una zona translúcida, unos paneles translúcidos, a partir de lo que está hecho de mampostería, y la utilización de una jardinería.

Quisiera decirle también que es necesario, como usted supongo que sabe, que tenemos que saber también la realidad en decibelios y en sonido que ahora mismo tiene esa zona, con la actual infraestructura existente que usted acaba de enumerar.

Y, en cualquier caso, no dude de que nosotros estaremos siempre con la corporación local en la mejora de que estas infraestructuras, que vamos a poner en marcha pronto, tengan los menos perjuicios posibles para la ciudadanía en general, y así hemos estado hablando con el Ayuntamiento.

Insisto: el tema de la realidad desde el punto de vista de los decibelios actuales quizás sea una cuestión. No estaría yo tan seguro de poder afirmar, como usted, que cumpla o no cumpla los requerimientos de la Organización Mundial de la Salud: no estaría yo tan seguro de eso.

En cualquier caso —digo en la realidad actual, y cuál es la complejidad de la siguiente—, en cualquier caso, no tenga la menor duda de que en este y en otros asuntos estaremos siempre colaborando con el ayuntamiento correspondiente.

Muchas gracias.

8-08/POC-000435. Pregunta oral relativa a la disminución de vuelos al aeropuerto de Jerez

La señora RIVAS PINEDA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Consejero.

Pasamos a la tercera pregunta con ruego de respuesta oral en Comisión, relativa a la disminución de vuelos al aeropuerto de Jerez, para lo cual tiene la palabra el señor García Rodríguez, del Grupo Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

Señoría, tiene la palabra.

El señor GARCÍA RODRÍGUEZ

—Gracias, señora Presidenta.

Señor Consejero, en las últimas semanas se han sucedido las suspensiones y anuncio de suspensión de vuelos a y desde el aeropuerto de Jerez, lo cual ha causado, evidentemente, honda preocupación en toda la sociedad de la provincia de Cádiz.

Por ello le preguntamos: ¿Considera esta Consejería que el caso de Jerez de la Frontera es representativo del conjunto de los aeropuertos de Andalucía, o, por el contrario, es una excepción con causas asignables, conocidas y combatibles, digamos?

Y, en segundo lugar, qué medidas piensa poner en marcha esa Consejería, y en general el Gobierno de Andalucía, para aumentar el número de enlaces del aeropuerto de Jerez de la Frontera y evitar el progresivo aislamiento aéreo de la provincia de Cádiz.

Muchas gracias.

La señora RIVAS PINEDA, VICEPRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor García Rodríguez.

Tiene la palabra el señor Consejero.

El señor GARCÍA GARRIDO, CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Sí. Gracias, Presidenta.

Señor García Rodríguez, como sabe, los aeropuertos andaluces, en los últimos años, han tenido un aumento continuo de pasajeros hasta alcanzar los 22 millones de viajeros en el año 2007, el año completo, con un incremento sobre el año anterior de un total de dos millones de viajeros. No obstante, y aun cuando tendremos que esperar para ver cómo cierra definitivamente el ejercicio, se está produciendo a nivel general una reducción de la actividad aeroportuaria, debida, entre otros factores, a la actual coyuntura energética y a la económica.

El aeropuerto de Jerez ha conocido en la última década un crecimiento acumulado del número de viajeros del 253%, el más elevado de los aeropuertos comerciales andaluces, si bien está registrando en los últimos meses un descenso en su actividad, como usted indica.

En esta tesitura, y dentro del respeto de las normas que regulan la actividad aeroportuaria y de la libre competencia en el espacio único europeo, la actuación de las administraciones responsables de estas infraestructuras se dirige a potenciar las características que hagan más atractivo a cada uno de los aeropuertos que integran la red.

En este sentido, señorías, el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte 2007-2013, que, como sabe, recoge la previsión de la planificación estatal en materia de infraestructuras en Andalucía, incluye una serie de medidas que reforzarán la posición estratégica del aeropuerto de Jerez en el centro regional de la Bahía de Cádiz y en el conjunto de las zonas turísticas más próximas. Me refiero, concretamente, a la mejora de su intermodalidad con los modos terrestres, con la construcción de una estación ferroviaria en la línea Cádiz-Sevilla que permita el desarrollo de los servicios de altas prestaciones ferroviarias... Sería el tercer aeropuerto comunicado con altas prestaciones. La iniciación de esta obra fue autorizada por la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre el pasado 27 de junio de 2008, con un presupuesto de licitación de 12,5 millones de euros. Además, el plan director del aeropuerto recoge otra serie de medidas que igualmente mejorarán la capacidad del aeropuerto, tales como la ampliación de la pista de vuelo, la intervención en las calles de rodadura y salida y la ampliación de la terminal de pasajeros y los estacionamientos de autobuses y taxis.

Muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Tiene usted la palabra.

El señor GARCÍA RODRÍGUEZ

—Gracias, señor Presidente.

Bien, evidentemente, creemos que la situación del aeropuerto de Jerez es un problema que incumbe a Andalucía, y que viene a añadirse, como usted sabe, señor Consejero, a la reciente supresión, también, de vuelos entre Gibraltar, el aeropuerto de Gibraltar, que en el ámbito —digamos entre comillas— de la bahía de Algeciras da servicio a la zona del Campo de Gibraltar, y, bueno, a un cierto, insisto, aislamiento estratégico de la provincia de Cádiz, aislamiento por línea aérea, ¿no?

Bueno, celebramos que de alguna manera se reconozca la necesidad de mejorar las infraestructuras de comunicación de este aeropuerto. Realmente es incomprensible hoy en Europa —Y no le pasa solo al aeropuerto de Jerez, sino también a otros aeropuertos andaluces— no haya una conexión directa por ferrocarril.

Ha hablado usted de alta velocidad. Entendemos que es preferible un ferrocarril de cercanías que, a través de otros nodos, comunique con el ferrocarril de alta velocidad; pero no parece razonable... O me ha parecido entender que el tren de alta velocidad para específicamente en el aeropuerto de Jerez, con una parada más.

Entendemos también, señor Consejero, y, bueno, un poco en línea con lo que usted ha comentado, que no solo basta con el ferrocarril, que pensamos que llega tarde, sino que es preciso un aumento de las conexiones generales de transporte público, especialmente de autobús. El ferrocarril, bueno, pues, digamos que está trazado; pero, por ejemplo, entendemos que hay un excesivo desvío de la utilización por habitantes del Campo de Gibraltar del aeropuerto de Málaga, cuando, con la autopista Jerez-Los Barrios, con la autovía Jerez-Los Barrios y un servicio público de autobuses, en este caso adecuado, podría derivarse una parte de este transporte al aeropuerto de Jerez.

En este sentido, pensamos que se merece un mejor análisis el dato que usted ha aportado, y que, evidentemente, es cierto, de cómo ha sido uno de los aeropuertos que más ha crecido, y de golpe está siendo uno de los aeropuertos que más descenso está teniendo; es decir, de un crecimiento, en diez años, del 253%, estamos pasando a un brusco decrecimiento.

¿Qué es lo que ha ocurrido para explicar este pico, digamos, que parece que no responde exactamente a las pautas de otros aeropuertos que sí están viéndose afectados por la crisis energética o la subida de precios de los combustibles, y por la crisis económica, pero en menor medida que el aeropuerto de Jerez? Bien.

Entendemos también, en definitiva, que sería conveniente un planteamiento que posiblemente a este Gobierno no le gusta, pero sí el declarar algunas líneas o algunas conexiones provinciales, en este caso

desde el aeropuerto de Jerez, como valor estratégico, independientemente de su estricta rentabilidad económica. Es decir, lo mismo que un hospital, lo mismo que un colegio no son estrictamente rentables, desde el punto de vista económico, lo son desde el punto de vista social y entendemos que habría que asegurar o prever o definir un número mínimo de líneas, de líneas aéreas que conecten la provincia de Cádiz a través del aeropuerto de Jerez con el resto del Estado y con el resto de Europa. Pensamos que hay que pensarse eso y definir las y preparar un escenario para evitar que también esas líneas desaparezcan.

Nada más y muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor García.

Para terminar, señor Consejero.

El señor GARCÍA GARRIDO, CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Sí, gracias, Presidente.

En cualquier caso, quisiera trasladarle alguna cuestión al portavoz de Izquierda Unida. Quisiera decirle que —y esto es un tema muy importante— los vuelos —preferentemente a los que usted se refería— son vuelos nacionales e internacionales. El transporte es un sector que está liberalizado en la Unión Europea y tiene sus propios comportamientos y sus propios criterios, como usted sabe, y son los operadores los que mantienen o suprimen los servicios.

Quisiera decirle, en cualquier caso, que nosotros lo que teníamos que hacer es convertir a todos los aeropuertos andaluces —y también al de Jerez— en aeropuertos competitivos desde el punto de vista de la oferta. Pero no, no exactamente haciendo competir el de Málaga con el de Jerez o el de Jerez con el de Sevilla. En cualquier caso, ponerlos en las mejores condiciones posibles, como usted supongo que comprenderá.

Cuando le he dicho que hay un apeadero que se va a establecer, una estación que se va a establecer en la línea de altas prestaciones, lógicamente va a permitir el servicio convencional y de cercanías hacia esa zona y toda el área metropolitana que, con la incorporación del tranvía de Chiclana desde la puerta del núcleo urbano hasta la ciudad de Cádiz y toda la incorporación a la red metropolitana, va a permitir también un aumento de los servicios en esa línea.

No obstante, quisiera decirle, a pesar de que creo que lleva razón, que siempre son mejorables los servicios públicos, siempre son mejorables, quisiera decirle que el consorcio de transportes sí está prestando servicios al aeropuerto de Jerez, como creo que conoce...

[Intervención no registrada.]

Sí, sí...

No, no. Estoy hablando del de la Bahía de Cádiz, que está prestando sus servicios y, por tanto, cuando le he dicho la posibilidad de que sean mejorables va a depender también de los estudios de necesidad.

En cualquier caso, es un tema a estudiar y a contemplar lo que usted también plantea, pero no es la clave de competir con el aeropuerto de Málaga, sino la parte de estar..., de que haya más opciones, desde el Campo de Gibraltar, para los aeropuertos ubicados en Andalucía.

Muchas gracias.

8-08/POC-000461. Pregunta oral relativa a incorporación de los servicios de cercanías a los consorcios de transportes

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Consejero.

Pasamos ahora a la pregunta del Grupo Socialista, relativa a la incorporación de los servicios de cercanías a los consorcios de transporte. Y para formularla, tiene la palabra su portavoz, el señor Cebrián Pastor.

El señor CEBRIÁN PASTOR

—Muchas gracias, señor Presidente.

Señor Consejero, hace tan solo unos momentos, hemos asistido en esta Comisión a un debate muy interesante, muy importante, en relación con el metro de Sevilla, una infraestructura que va a cambiar la realidad para bien del transporte de viajeros, tanto de Sevilla como de su área metropolitana, pero que, además, es un referente de un modelo de apuesta por el transporte público en el que juegan un papel determinante los consorcios de transportes de las grandes aglomeraciones urbanas, como elemento que coordina, que integra los diferentes sistemas de transporte.

Qué duda cabe que los servicios de cercanías de Renfe tienen que jugar en el futuro —y en algún sitio ya lo juegan— un papel muy importante en esa mejora colectiva del transporte de viajeros en las áreas metropolitanas.

Mi pregunta va dirigida, señor Consejero, a conocer qué gestiones está realizando ante Renfe para la incorporación progresiva y paulatina de los servicios de cercanías a los consorcios de transportes de viajeros.

Muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Cebrián.

Señor Consejero...

El señor GARCÍA GARRIDO, CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Sí, muchas gracias, Presidente.

Señorías, señor Cebrián, en relación con el tema que me plantea sobre la incorporación de los servicios de cercanías en el sistema de integración tarifaria de la red de consorcios de Andalucía..., de transporte de Andalucía puedo informarle que la Consejería de Obras Públicas ha venido realizando múltiples gestiones en este sentido que han dado resultados prácticos.

Efectivamente, el pasado 7 de marzo de 2008, los consorcios de transporte de Andalucía y Renfe Operadora, suscribieron un protocolo para la incorporación de los servicios de cercanías a la tarjeta única de los consorcios de transporte. En dicho protocolo se contempla la puesta en marcha de una primera fase en que la tarjeta única podrá ser utilizada como medio de pago en las máquinas de autoventa de las que ya disponen 27 estaciones ferroviarias de la provincia de Málaga y Cádiz, donde se prestan servicios de cercanías.

Con la validación de la tarjeta única en estas máquinas de autoventa, el usuario podrá comprar billetes sencillos o de ida y vuelta de Renfe Cercanías, sin necesidad de utilizar dinero en efectivo.

Esta fase se puso en marcha el pasado 16 de junio en los servicios de cercanías de Cádiz y Málaga, estando previstos los de Sevilla para finales de este año. Próximamente, también está previsto que en estas tres provincias con servicio de cercanías, se pueda ampliar el uso de la tarjeta como medio de pago en las taquillas de Renfe Cercanías y, en breve, se sumarán los servicios ferroviarios convencionales, ya que están funcionando como experiencia piloto entre Sevilla y Cádiz.

En la segunda fase de trabajo, que se comenzará a implementar a lo largo del próximo año, se aplicará ya la integración tarifaria, por lo que la validación de la tarjeta del consorcio, en las estaciones de ferrocarriles, se efectuará directamente. Es decir, la tarjeta única funcionará directamente a través de canceladoras y no hará falta expedir billetes que hagan necesarios los servicios de Renfe Cercanías.

En esta segunda fase, la política de tarifas, para los usuarios de la tarjeta única que accedan a los servicios de cercanías, quedará establecida en un convenio específico que suscribirán entre la red del Consorcio de Transporte Metropolitano de Andalucía y Renfe Operadora.

Señorías, esta integración se considera muy importante en el marco de la política de fomento del

transporte, impulsado por la Comunidad Autónoma, porque establece un modelo de gestión integrada de los sistemas de transporte, a través de los consorcios y sustentada, entre otros pilares, en la integración ferroviaria.

La tarjeta única de los consorcios permitirá que un título permita a los viajeros acceder a los diferentes modos de transporte, los servicios metropolitanos interurbanos de autobuses y efectuar transbordos con servicios urbanos de autobuses y nuevos modos de transporte como los catamaranes en la Bahía de Cádiz, entre otros.

El empleo de la tarjeta no solo agilizará la combinación de estos modos de transporte, sino que incluye bonificaciones por uso frecuente del transporte público. Además, el soporte de una tarjeta inteligente sin contacto, que puede ser usada indistintamente en todas las áreas metropolitanas donde están operando los consorcios de transporte —Sevilla, Granada, Málaga, Bahía de Cádiz, Campo de Gibraltar, Almería, Jaén y Córdoba y, recientemente constituido, falta, desgraciadamente, el de Huelva—.

Estos cinco consorcios, donde ya tiene operatividad la tarjeta, prestan servicio a una población conjunta de más de cinco millones de habitantes de la Comunidad Autónoma —el 62% de la población andaluza—.

Por otro lado, la demanda de viajeros en cercanías hace muy necesaria la integración del sistema de la tarjeta única. En total 20.676.000 viajeros utilizaron los servicios de cercanías de Renfe durante el año 2007. Y también les recuerdo que este es un objetivo que responde a lo previsto en el Pista, que contempla la incorporación y la integración de los servicios ferroviarios de cercanías y de media distancia, como Renfe Operadora, en esta tarjeta única.

Muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Cebrián...

El señor CEBRIÁN PASTOR

—Sí, muchas gracias, señor Consejero.

Para agradecerle la información facilitada. Sobre todo, para animarle a que siga trabajando en un campo que es complejo, que es difícil, que muchas veces necesita del acuerdo y de la colaboración entre diferentes Administraciones, sobre todo, en el ámbito local. Colaboración que, como usted ha puesto de manifiesto, pues, por desgracia, en algunos niveles no se produce. Pero, en cualquier caso, yo creo que de manera colectiva es un proceso que merece la pena. Hay una necesidad tremenda de aminorar el transporte utilizando el vehí-

culo propio y trasladar al sistema de transporte público, en este caso, la intención de todos esos sistemas de transporte de gran volumen, de movimientos que, día a día, se producen en nuestra Comunidad, tanto para actividades de trabajo, pero también en un sector tan importante como es el turismo. Por lo tanto, sí es verdad que resulta complejo todo, pero que, lógicamente, ese es el objetivo que usted viene a plantear, uno de los grandes retos del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en nuestra Comunidad y, por lo tanto, animarle a que siga en esa línea.

Nada más y muchas gracias.

8-08/POC-000469. Pregunta oral relativa a mejora de la carretera A-435 entre el cruce de la N-502 y Pozoblanco

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la siguiente pregunta, también del Grupo Socialista, relativa a la mejora de la carretera A-435, entre el cruce de la Nacional 502 y Pozoblanco.

Y para formularla tiene la palabra, también, el señor Cebrián.

El señor CEBRIÁN PASTOR

—Muchas gracias, señor Presidente.

Señor Consejero, entre las actuaciones del plan Más Cerca en la zona norte de la provincia de Córdoba, figura la mejora de la carretera A-435, que une el municipio de Pozoblanco con el cruce existente en la Nacional 502, la Córdoba-Ávila, a la altura del municipio de Espiel. Con esta actuación, se mejora y se facilita el acceso a los municipios de la zona oriental del Valle de los Pedroches, fundamentalmente a Pozoblanco, desde la N-432 a la Badajoz-Granada, ya que se evita el tramo de la carretera que hay, la 423, entre Pozoblanco y Alcaracejo y también el tramo entre Alcaracejo y el cruce de la N-502 a la altura de Espiel.

Mi pregunta va dirigida a conocer el estado de las obras, porque entiendo que es una infraestructura muy importante para la zona norte de la provincia de Córdoba que, como otras muchas, en materia de infraestructuras, pues viene demandado desde hace algún tiempo.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Consejero.

El señor GARCÍA GARRIDO, CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Sí, muchas gracias, Presidente.

Señorías, señor Cebrián, efectivamente las obras de acondicionamiento de la carretera, la A-435, en el tramo comprendido entre la intersección con la N-502 hasta Pozoblanco, en la provincia de Córdoba, están incluidas en el conjunto de actuaciones previstas en el plan Más Cerca para la comarca de los Pedroches y Valle del Guadiato. Estas obras que ya están en ejecución se van a llevar a cabo en un tramo de 13,8 kilómetros de longitud, con un presupuesto de 8,4 millones de euros, generando 107 empleos, de los cuales 67 son directos y 40 indirectos. En este momento, se encuentra, concretamente, en la fase de movimiento de tierras y construcción de obras de fábrica. Y con el objeto de poder agilizar las obras y, al mismo tiempo, incrementar las medidas de seguridad tanto de los trabajadores como de los usuarios de las carreteras, se permite exclusivamente el tránsito de los vecinos con propiedades en las fincas colindantes, dirigiéndose el resto del tráfico por el itinerario alternativo.

En el trazado en que se ha actuado se contempla una plataforma de 10 metros, con dos carriles de 3,5 metros, arceles de 1,5 y berma de 0,5 metros, respectivamente.

Asimismo, se contemplan cinco intersecciones con carriles de aceleración y desaceleración para garantizar la seguridad en los movimientos de circulación, así como el acceso a distintos espacios tales como merenderos, campin en el término municipal de Alcaracejos; acceso al núcleo de Añora y, por ejemplo, acceso al espacio protegido de La Natera y Tinarejos, entre otros.

También, a lo largo del recorrido y para disfrute de los ciudadanos, se ha previsto construir una vía peatonal y de carril bici de 5 metros de ancho, 1,7 kilómetros desde la intersección con la variante de Pozoblanco, hasta el final de la traza.

En definitiva, señor Cebrián, con la puesta en servicio del tramo por el que su señoría se interesa, primero, se va a mejorar sensiblemente la comunicación natural de Pozoblanco y su comarca, con la capital y la provincia, ya que se va reducir en unos 8 kilómetros la longitud de itinerario, actualmente, entre Pozoblanco y Córdoba. Y que, como usted sabe, en la actualidad, se dirige fundamentalmente por Alcaracejos hasta llegar al cruce la Nacional 502. Y también se va a beneficiar la carretera A-423, de Alcaracejos a Pozoblanco, ya que se reducirá, en una magnitud importante, la intensidad media diaria de tráfico, que en la actualidad es del orden de 6.500 vehículos al día. Por lo que también mejorará el nivel de seguridad y calidad para los ciudadanos de dicha población.

Señorías, para concluir, esta actuación en la que se está acondicionando 13,8 kilómetros de la A-435, desde la intersección de la Nacional 502, a Pozoblanco;

al igual que la variante sur de Pozoblanco que, como recordarán, se puso en servicio el pasado mes de abril; así como las obras previstas, también en la misma carretera, como la variante de Torrecampo, actualmente en proyecto. Y el tramo también de la 435, desde Pozoblanco a Torrecampo, también en la 435.

Entre otras actuaciones forman parte, como antes le señalaba, del Plan de actuaciones Más Cerca en la comarca, donde la inversión en carretera va a superar los noventa y seis millones de euros.

Muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Consejero.
Señor Cebrián.

El señor CEBRIÁN PASTOR

—Muchas gracias, señor Presidente.

Señor Consejero, como antes, agradecerle la información. Una información que pone, claramente, de manifiesto el compromiso del Gobierno de la Junta de Andalucía, del Consejero de Obras Públicas y Transportes, por la mejora de las carreteras en la zona norte, de la provincia de Córdoba. Y, además, una mejora, como usted bien ha planteado, con delicadeza, con esmero y cuidando elementos que, en una sociedad como la nuestra, son muy a tener en cuenta, como la incorporación de ese carril bici en la proximidad de Pozoblanco.

Pero hay un tema, señor Consejero, que yo quiero aprovechar esta ocasión para poner de manifiesto. Siempre, cuando hablamos del pasado, siempre parece que nos arrepentimos de cosas del pasado... Yo quiero recordar y poner en valor que, tanto esta carretera como otras de la zona norte de la provincia de Córdoba, la que va desde Azuel, Conquista, hasta Benalcazar, hace no mucho años, diez o doce años, eran carreteras que nadie quería. Nadie entendía que fuera, ni siquiera el responsable de su titularidad. Eran antiguos caminos de [...], que la Consejería de Obras Públicas y Transportes tuvo la valentía, en una labor seria y rigurosa de planificación, primero, de incorporar a la red de carreteras de la Comunidad y además de asumir de manera inmediata obras de mejoras, la de Azuel, Conquista, Benalcazar, ya finalizada; y en esta, como usted bien ha planteado, en un avanzado estado de ejecución.

Por lo tanto, señor Consejero, me parece que es importante poner de manifiesto no solamente la actuación en inversión, que es importante, sino la actuación en planificación, en asumir como propia unas carreteras... Yo recuerdo, en mis tiempos de responsable, en

diputación, de la red de carreteras y las dificultades que encontrábamos incluso para bachear y permitir el uso normal de los ciudadanos de estas vías. Por lo tanto, no solamente hace falta ejecutar las obras sino que también hace falta planificarlas. Y en ese sentido me parece que la Consejería ha puesto de manifiesto un gran sentido, una gran responsabilidad, al asumir como propia estas dos carreteras.

Nada más, y muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Cebrián.

Llegado este momento del orden del día, suspendemos durante dos minutos la Comisión para permitir que el Consejero la abandone y la reanudamos inmediatamente.

[Receso.]

8-08/PNLC-000201. Proposición no de ley relativa a la construcción de un cruce a distinto nivel en la conexión de la Autovía del Olivar con la carretera A-342, Monturque-Cabra, en la provincia de Córdoba

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señorías, pasamos al punto tercero del orden del día, que son las proposiciones no de ley. Y empezamos con la primera, del Grupo Socialista, relativa a la construcción de un cruce en la conexión de la Autovía del Olivar con la carretera A-342, Monturque-Cabra, en la provincia de Córdoba.

Para iniciar el debate, tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista, señor Cebrián Pastor.

El señor CEBRIÁN PASTOR

—Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, la Autovía del Olivar es probablemente la infraestructura más importante que la Consejería de Obras Públicas y Transportes y está ejecutando en estos momentos en la red viaria de nuestra Comunidad; una infraestructura que, por su complejidad —estamos actuando sobre un total de 190 kilómetros de recorrido—, pues, evidentemente, hay que llevarla a cabo por tramos, unos tramos que tienen diferente ritmo, en función de la redacción del proyecto, ejecución de obra y demás.

Recientemente, la Consejería de Obras Públicas y Transportes ha adjudicado la redacción de uno de estos tramos, en concreto el comprendido entre los municipios cordobeses de Cabra y Doña Mencía, una adjudicación que tiene un importe de 1,42 millones de euros y un plazo de ejecución para la redacción del proyecto de doce meses. Y que contempla, a priori, una inversión de 68 millones en este tramo, para convertir en autovía los 15 kilómetros que comprende el tramo.

Lógicamente, para la redacción del proyecto se tendrán en cuenta tanto los estudios informativos realizados previamente como las alegaciones presentadas al mismo, tanto por los ayuntamientos como por los particulares afectados, así como, lógicamente, los informes que emitan las Administraciones responsables, tanto en materia medioambiental y de ordenación del territorio.

Uno de los problemas que más preocupan a uno de los ayuntamientos afectados por este nuevo trazado, el Ayuntamiento de Cabra y también, lógicamente, a los ciudadanos del municipio, es garantizar los accesos desde la Autovía del Olivar a una de las carreteras autonómicas que trascurren por la zona, la A-342, que une Cabra con Monturque, en la medida en que dicho acceso afecta a una zona industrial importante. Estos accesos, como les decía, son fundamentales para el desarrollo industrial de la zona, para, en definitiva, para mejorar la eficacia del transporte de mercancías. Por lo tanto, la construcción de un cruce a distinto nivel, con todos los movimientos, en la intersección de la Autovía del Olivar con la carretera autonómica A-339, que se va a producir en la proximidad de esta zona, no resuelve el problema anteriormente planteado, porque tendrían que desplazarse muchos de los afectados, pues, en torno a cuatro o cinco kilómetros, por lo que es necesario plantear, en esta zona, en concreto en lo que es el cruce con la A-342, Cabra-Monturque, un cruce a distinto nivel, que garantice tanto la conexión de la Autovía del Olivar con la carretera entre Cabra y Monturque, también con la conexión con la actual carretera, que dejará de utilizarse por ser sustituida por la autovía.

Somos conscientes de la preocupación y del interés del Ayuntamiento y de los ciudadanos de Cabra por que este cruce dé respuesta a las necesidades, a la demanda de la zona, y, en ese sentido, se va a trabajar desde la Consejería. También se está, a nivel local, elaborando el nuevo Plan de Ordenación Urbana, y creemos que el esfuerzo de las dos Administraciones será capaz —estoy seguro— de buscar la mejor solución, desde el ámbito de la comunidad autónoma y también desde el ayuntamiento, para que las necesidades de los ciudadanos de Cabra, en general, y de manera muy especial la del sector industrial, del polígono industrial, pues se vean atendidas y satisfechas.

Por mi parte, nada más y muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Cebrián.

No está presente el Grupo de Izquierda Unida; por lo tanto, tiene la palabra el Grupo Popular.

Su portavoz tiene la palabra.

El señor FUENTES LOPERA

—Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, el Ayuntamiento de Cabra aprobaba por unanimidad, en julio de 2007, y ante el estudio informativo de la denominada Autovía del Oliva, tramo Martos-Cabra, presentar alegaciones que se referían al trazado y accesos a dicha infraestructura a su paso por Cabra. Se hacía ver en ella la necesidad de contar con un acceso directo de entrada y de salida desde esta vía a la carretera de Monturque, la A-342, así como la idoneidad de mantener el trazado paralelo a la actual carretera de Doña Mencía, lo que concordaría con la planificación que se hizo en su día en el PGOU, y que facilitaría la puesta en marcha de un área de servicio junto a esta autovía en dicha localidad.

Sin que dicha corporación haya recibido contestación alguna a dichas alegaciones, la empresa Gestión de Infraestructuras de Andalucía Sociedad Anónima, GIASA, publicaba en el *Boletín Oficial del Estado* el 18 de febrero de 2008 la licitación-concurso del proyecto de la A-318, Autovía del Olivar, tramo Cabra-Doña Mencía.

Sin entrar a valorar la falta de respuesta a las alegaciones realizadas en su día por el Ayuntamiento de Cabra, el trazado sobre el que se trabaja para realizar el proyecto es la alternativa del eje 4-B del anteproyecto, objeto de la alegación y contraria a la voluntad manifestada por la corporación. Independientemente de que el trazado discurra más o menos distante de la ciudad, el cruce con la carretera de Monturque es un asunto trascendental, tanto por la comunicación directa de municipios como Monturque o Moriles con la autovía dirección Martos, como con la interconexión del futuro centro de transportes de Cabra y el área de grandes implantaciones industriales, que se está situando en esta carretera A-342, en el entorno de La Orujera. Si se mantuviera el trazado con el que este ayuntamiento ya se manifestó en desacuerdo, cuando desde la futura autovía se quiera acceder a esta industria, habría que dar un rodeo de cinco kilómetros si se accede desde Lucena, y de unos ocho kilómetros, si se accede desde Doña Mencía.

Está claro que realizar este cruce aumentaría el coste de la obra, pero para Cabra sería trascendental que esta autovía se haga con las conexiones adecuadas que posibiliten el crecimiento de la localidad y tenga en cuenta la planificación urbanística prevista para su desarrollo.

Señorías, esta es la exposición de motivos de una proposición no de ley que mi grupo registraba el 5 de junio de 2008, al hilo de un acuerdo unánime en la corporación, para intentar solucionar lo que el portavoz socialista acaba de decir en esta Comisión. En este sentido, señorías, está claro que esta iniciativa del Grupo Socialista no recoge las aspiraciones del pueblo de Cabra, demandadas en un Pleno por unanimidad, y como consecuencia de ello fueron las alegaciones que se han presentado a este proyecto. Pero también, señorías, tenemos que decir que esto es un paso cualitativo, por parte del Grupo Socialista, y que el Partido Popular no va a ser ningún obstáculo para que se llega a una solución técnica entre el ayuntamiento y el Gobierno de la Junta de Andalucía para dar una solución que, de alguna forma, genere expectativas a ese ayuntamiento, de cara a un problema que es bastante importante. Hay que buscar una solución técnica, señorías, hay que favorecer la mejora de la propuesta que plantea la iniciativa socialista, y, como digo, nosotros no vamos a ser un obstáculo. Yo creo que hay margen de maniobra para que el Ayuntamiento en pleno de Cabra y el Gobierno de la Junta de Andalucía se pongan de acuerdo y lleguen a una solución que contemple las aspiraciones de Cabra.

En este caso, la propuesta que se pone encima de la mesa no va a recoger las aspiraciones que en su día manifestó el Pleno, por unanimidad, porque tampoco sabemos las conclusiones y la respuesta a las alegaciones que en su día formuló dicho ayuntamiento. Pero, como decía al principio, señorías, esta iniciativa pone encima de la mesa la necesidad de buscar una solución conjunta que recoja las aspiraciones de ese pueblo de Cabra, y nosotros, por sentido común y por responsabilidad, y en aras de la cooperación, vamos a abstenernos, para intentar, como digo, apoyar el diálogo en todo momento y buscar la solución a un pueblo que se lo merece todo.

Muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Por el Grupo Socialista.

El señor CEBRIÁN PASTOR

—Muchas gracias, señor Presidente.

Agradecer la posición del Grupo Popular. Y manifestar que yo creo que todos somos conscientes de la importancia que tiene resolver de la mejor manera posible toda la red de carreteras, afortunadamente de autovías, de conexiones que en esta zona de la provincia de Córdoba, en la zona de Puente Genil, Lucena, Cabra, afortunadamente, se está desarrollando. Cabra se encuentra situada entre

dos importantes vías de comunicación, la futura Autovía del Olivar y también la A-339, que comunica con Monturque. Y tiene, lógicamente, en estos momentos, unas salidas naturales a ambas carreteras.

Por lo tanto, situarnos en ese nuevo escenario de más y mejores vías de comunicación, dando respuesta a las necesidades de todos los sectores afectados..., no solamente, como decía en mi primera intervención y el señor Fuentes ha puesto de manifiesto, no solamente los ciudadanos, sino también un importante sector industrial, del transporte de mercancías y demás, pues requiere que se hagan los máximos o los mayores esfuerzos desde la Comunidad Autónoma; también desde el Ayuntamiento, como les decía, se está elaborando su Plan General de Ordenación Urbana, pero dejando, se puede decir, posibilidades abiertas. La alegación que se plantea por el Ayuntamiento era una alegación, se puede decir, de máximos —es evidente: cualquier ayuntamiento quiere lo mejor para su pueblo—, pero que limitaba a otras posibles soluciones, en la medida en que planteaba, a nivel técnico, que lo que aquí se estableciera fuera un cruce con todos los movimientos. Y ese concepto de cruce con todos los movimientos no es que se rechace, sino que simplemente hay, en poca distancia —cuatro o cinco kilómetros—, un cruce también de esas características, y yo creo que todos somos conscientes de que las vías de gran capacidad, para que realmente sean operativas, pues, lógicamente, no pueden estar sometidas, en tan poca distancia, a ese tipo de aglomeración de cruces del máximo nivel.

Por lo tanto, ¿qué es lo que planteamos? Planteamos que se dé respuesta a la demanda de los ciudadanos, pero que no haya, de partida, una limitación por arriba, sin que eso suponga que estamos tirando a la baja, sino todo lo contrario. Creemos y estamos seguros de que, en el trabajo de colaboración entre el Ayuntamiento y la Consejería de Obras Públicas, se va a encontrar una solución, que va a dar respuesta a las necesidades de los ciudadanos y del sector industrial de la ciudad de Cabra, pero que, lógicamente, tiene que definirse, en el proyecto que en estos momentos se está redactando; un proyecto en el que, lógicamente —como les decía al principio—, se tienen en cuenta los elementos de partida —se puede decir—, los estudios previos, también las alegaciones. Y el hecho, señor Fuentes, de que no se hayan contestado las alegaciones no significa que no se vayan a tener en cuenta, sino que se han incorporado como documentación a todo el material que está elaborando el equipo redactor, y estoy seguro de que la solución que se va a dar es la mejor para el municipio de Cabra.

Y, en ese sentido, agradecer la posición del Partido Popular. Entiendo que es legítimo que se defienda esa posición de máximos, pero también entiendo que es legítimo que se dejen más posibilidades abiertas para que la solución, sin ser esa de máximos, sea una buena solución para el municipio de Cabra.

Por mi parte, nada más y muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Cebrián.

Pasamos a votación esta iniciativa.

Se inicia la votación.

El resultado de la votación es el siguiente: ha sido aprobada, al haber obtenido 9 votos a favor, ningún voto en contra, 6 abstenciones.

8-08/PNLC-000219. Proposición no de ley relativa a la Comisión de Seguimiento del Plan de Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013 (PISTA)

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Siguiendo proposición no de ley, del Grupo Parlamentario Popular, relativa a la Comisión de Seguimiento del Plan de Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013.

Tiene la palabra el señor Raynaud, para formular la iniciativa.

El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señor Presidente.

La proposición no de ley que trae mi grupo hoy a esta Comisión es fruto de nuestro posicionamiento en el debate que sobre el PISTA tuvimos en esta misma sede hace ya algunas semanas, y donde, al hilo de la importancia del documento y de la trascendencia que el mismo tiene y puede tener para los andaluces, para lo que es el desarrollo socioeconómico, para el trazado de las infraestructuras, para lo que es la definición de las carreteras, los ferrocarriles, los sistemas aeroportuarios o portuarios, puede y debe tener un plan como es el Plan de Infraestructuras 2007-2013.

Y decimos que, evidentemente, es un plan que tiene su importancia, dado que es continuación del Plan de Infraestructuras 1997-2007. Por lo tanto, ya en los propios apellidos del PDIA y del PISTA, ya vemos cómo hay un solape importante de dos años. Estamos aprobando el PISTA de 2007-2013 prácticamente en los umbrales del año 2009 —se aprobó el PDIA 1997-2007 también con dos años de retraso—, y eso no cabe la menor duda de que supone un retraso muy importante en materia de infraestructuras, un retraso en lo que son las inversiones en nuestra Comunidad, tanto si son de responsabilidad de la Administración andaluza, de

los propios presupuestos de Andalucía, como de los Presupuestos Generales del Estado.

Por lo tanto, nosotros ya manifestamos —repito—, en ese posicionamiento en relación a la presentación del PISTA, que creíamos que era muy importante un seguimiento, por parte de esta Cámara, del desarrollo del PISTA. Van a ser seis años, teóricamente, cuatro años reales, 2009-2013, donde una inversión de 30.000 millones de euros sobre el papel va a tener que ser desarrollada, en un porcentaje muy importante, por el Estado —un 73%—, un 27% por parte de los Presupuestos Generales de..., los Presupuestos de la Comunidad Autónoma de Andalucía, aunque bien es verdad que, en el texto posterior, ha habido alguna que otra matización, o ha habido alguna que otra puntualización, que no estaba en el texto primitivo, de fecha de enero de 2008. Ahora se han incluido algunas puntualizaciones, algunas matizaciones, en el texto que hemos conocido definitivamente después de ese debate a que ha sido sometido en el periodo de información pública.

Señorías, creemos que un documento de esta importancia —repito— no puede quedar al margen del control parlamentario. Creemos que es absolutamente necesario que, en esa comisión de seguimiento que prevé el PISTA, estén los representantes de los distintos grupos políticos de esta Cámara. Resulta cuando menos paradójico que también la propia Consejería de Obras Públicas y Transportes elabore periódicamente un informe de seguimiento y evaluación. No tendría sentido que ese informe de seguimiento y evaluación no tuviera la fiel correspondencia de la presencia, de la participación, repito, de los distintos grupos parlamentarios en la ejecución del PISTA.

Me voy a permitir, señorías, ponerles algunos ejemplos gráficos de por qué creemos que es ciertamente importante ese seguimiento por parte de los distintos grupos parlamentarios.

Señorías, en el PISTA —documento 2007-2013—, por ejemplo, figura, en la página 87, la finalización de la A-7, en las provincias de Almería y Granada. Yo les invito a ustedes a que hagan lectura del Plan de Infraestructuras de Andalucía 1997-2007, donde, en la página 122, se habla de «Terminación de la Autovía del Mediterráneo Málaga-Almería, en la provincia de Granada». Es decir, una obra que se preveía en el año 1997 vuelve a ser considerada en el PISTA en el año 2007, ante el flagrante incumplimiento en la ejecución de esa obra. Ustedes me dirán si no es necesario que esa labor de fiscalización y de seguimiento no se haga por todos y cada uno de los grupos parlamentarios.

En el PISTA, en la página 87, figura como una obra prioritaria en el tema de viarios la finalización de la Granada-Motril, la famosa A-44. Qué decirles a ustedes del retraso que acumula esa A-44 y el cuello de botella que significa la unión, la intersección de la A-44 con la A-7. Pues bien, en el PDIA 1997-2007, en la página 123, figuraba como una obra urgente la terminación de

la autovía Granada-Motril. Estamos hablando de esa carretera diez años después, sin que se haya llevado a efecto su terminación y su puesta en servicio.

Así podríamos ir haciendo una serie detallada de obras que han pasado de una manera yo diría que verdaderamente sin justificación, del PDIA al PISTA, salvo lo que son los flagrantes incumplimientos en materia de inversiones por parte de la Junta de Andalucía. El nuevo trazado de Despeñaperros —página 123 del PDIA—, nuevo acceso a Despeñaperros —página 87 del PISTA 2007-2013—. En el PDIA se contemplaba la comunicación Bailén-Úbeda-Albacete, Nacional 322; se le cambia de nombre en el PISTA —se le llama Linares-Albacete, conexión con el Levante—.

Granada-Córdoba-Badajoz, Nacional 432 —en la página 123—. Ahora, se bautiza, con las nuevas conexiones con Lisboa, como Granada-Córdoba-Badajoz —página 87 del PISTA—.

La conexión Jaén-Córdoba por El Carpio, A-306 —Córdoba-Jaén, página 98, del PISTA actual—.

Conexión Huelva-Ruta de la Plata, dos veces mencionada en el PDIA como Huelva-Ruta de la Plata y como Huelva-Badajoz —dos veces en el PDIA—; ahora, Huelva-Badajoz-Lisboa —página 87—.

Les decía a sus señorías que podía ir desgranando infinidad de actuaciones que no han sido cumplidas, que han sido incumplidas, no cumplidas, incumplidas sistemáticamente, y que —el papel lo aguanta todo— vuelven de nuevo a ponerse, vuelven de nuevo a reiterarse esos compromisos nunca cumplidos de las inversiones y de las infraestructuras en Andalucía.

Hemos dicho que es necesario un importante esfuerzo inversor, en materia de infraestructuras, por parte de la Junta de Andalucía; que unos presupuestos austeros no significa que no sean unos presupuestos útiles y prácticos; que los porcentajes del 0,7% en infraestructuras sobre el Producto Interior Bruto andaluz deben ser considerablemente aumentados porque, si no, evidentemente, las distancias entre las distintas comunidades, Andalucía con otras comunidades y Andalucía con Europa seguirán siendo siempre insalvables.

Pero, señorías, hay algo más grave, son determinados incumplimientos en el PDIA anterior que sin ninguna justificación han desaparecido de las prioridades del Ejecutivo andaluz. Por ejemplo, pregunto, ¿qué se va a decir a los vecinos de Écija y Utrera?, ¿que en el PDIA se contemplaba el desdoble de la autovía Écija-Utrera y que, sin embargo, en el Pista ha desaparecido?. Probablemente, no hubiera ocurrido eso o, al menos, el Ejecutivo tendría que haber dado una explicación a esa comisión de seguimiento, en este Parlamento donde se le hubiera demandado qué pasaba con la autovía Écija-Utrera.

En el PDIA se habla del Sevilla-Lisboa, la autovía Sevilla-Lisboa —página 123—. El Pista lo mantiene —página 87—. Sin embargo, en los Presupuestos Ge-

nerales del Estado, el Gobierno de Zapatero anula el tramo Venta del Alto-Rosal de la Frontera. Por lo tanto, queda en aguas de borrajas la conexión de Sevilla con Lisboa por autovía puesto que se va a quedar en la Venta del Alto sin posibilidad de conexión con el Rosal de la Frontera.

Miren ustedes, en el PDIA se incluye la actuación Andalucía-Castilla-La Mancha, ya se decía en 1997 —rectifico, 1999—, porque fue cuando se terminó, pero me es exactamente igual esos dos años —página 125—. El actual Pista lo contempla y pone Córdoba-Toledo, es decir, sigue siendo prioritaria esa conexión, con otro nombre, Córdoba-Toledo —página 87—. Pues, bien, el PDIA lo incluye, el Pista lo mantiene y doña Magdalena Álvarez se la carga el día 5 de junio del presente año, *Diario de Sesiones* del Congreso de los Diputados —página 22—. No tiene desperdicio la respuesta de doña Magdalena Álvarez: «Se quería hacer una autovía, pues no se hace».

Y así podríamos seguir, señorías, siguiendo hasta una lista interminable en la cual, evidentemente, pues, obligan a esta comisión de seguimiento con participación de los distintos grupos parlamentarios.

Yo, por muy reiterado en esta Cámara..., me permito el llegar y el leerles a ustedes lo que decía el PDIA en la página 124...

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Tiene usted que terminar inmediatamente.

El señor RAYNAUD SOTO

—Voy terminando, señor Presidente.

... lo mismo que decía literalmente el PDIA: «Terminar la conexión Huelva-Cádiz entre Hinojos y Lebrija siguiendo el trazado recomendado por los expertos internacionales». Eso decía el PDIA respecto a la comunicación entre Cádiz y Huelva.

Señorías, creemos que nunca más que ahora, nunca más que ahora, con las restricciones en la financiación, con los incumplimientos claros, nítidos y rotundos a lo largo de estos años del Ejecutivo andaluz, estaría más que justificada el que esta Comisión apoyara la creación de esta comisión de seguimiento con la presencia de los distintos grupos parlamentarios que tenemos representación en el Parlamento.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Raynaud.

Para darle la réplica, por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Mesa.

El señor MESA CIRIZA

—Muchas gracias, señor Presidente.

En este análisis que normalmente le damos el Grupo Socialista a las iniciativas que se presentan, en esta o en otras comisiones, por parte de los grupos de la oposición, concretamente, en esta por parte del Partido Popular; en esa atención y respeto a la lectura de lo que plantean, yo tenía un análisis y sigo manteniéndolo, por tanto, en cuanto al contenido de lo que es la iniciativa, de ser una iniciativa que yo la valoraba como positiva. Porque ahora podemos ir a desmenuzar lo que plantea su argumentación, la exposición de motivos y lo que traslada, por tanto, a esa exposición de motivos. Obviamente, todo eso queda empañado porque, parece ser, que lo que era una utilización para hablar, entre comillas, de supuestos incumplimientos de planes de infraestructuras anteriores de este Gobierno... Quizá también se podría haber hablado o se podía haber traído esta iniciativa para hablar de los incumplimientos de los planes de infraestructuras de otros gobiernos. Porque estamos hablando de 10 años anteriores, pues muchas de las obras que se han citado por parte del portavoz del Partido Popular corresponden a ejecución, responsabilidad en ejecución, en ese caso, del Gobierno del señor Aznar. Y no se ha dicho que era, precisamente, ese Gobierno el que no lo ejecutó. Y recuerdo perfectamente y puedo asegurar que en el seguimiento de ese Plan de Infraestructuras del Gobierno del Partido Popular no existía ninguna comisión de seguimiento ni ninguna representación de los grupos políticos, ni técnicos, ni de las asociaciones, ni de los colectivos, ni nada. Entre otras cosas, es que no existía, no existía ni tan siquiera plan. Muchas veces es que nos acordamos de los planes y del seguimiento cuando no gobernamos, sin embargo, cuando se gobernaba se hacía desde cierta prepotencia y desde cierta manera de llevar a la práctica una política. Pero es, simplemente, como contestación a lo que yo interpreto como empañar el contenido de una iniciativa de la que luego podremos hablar, por eso voy a tratar de ser muy ligero en lo que es el contenido de la iniciativa.

Verá usted, señor Raynaud, en lo que dice usted comparto —y por eso decía que positivo— lo que hablaba usted en su iniciativa de que era muy importante este Plan de Infraestructuras de la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía —el PISTA—, efectivamente, lo comparto. Yo creo que me da usted la oportunidad para decir, y así lo hemos mantenido, que es un plan que supone una inversión de 30.000 millones de euros, una verdadera apuesta del Gobierno de Andalucía para mejorar las infraestructuras. Desglosados esos 30.000 millones, recordarle que para la mejora de redes fe-

rroviarias destina 15.250 millones de euros; que para carreteras y autovías, 10.500; para puertos, 2.500; para aeropuertos, 1.200; para áreas logísticas, 460, y para estaciones de autobuses, 85 millones.

Por tanto, coincido, es un plan importante en el que se establecen seis grandes bloques de proyectos: transportes de mercancías y áreas logísticas, red ferroviaria, viaria, aeropuertos, transportes metropolitanos y sistemas portuarios. Por tanto, en esa parte, coincidencia.

Luego, en lo que..., al final ustedes llegan a la conclusión y nos solicitan en su parte proponente, hablan ustedes, o entiendo yo, en resumen, de más participación, y digo más participación porque, precisamente, este plan si por algo lo podemos definir —y son una de las líneas que le hemos subrayado desde el Grupo Socialista y creo que desde la propia sociedad andaluza y de los responsables de los colectivos sociales—, precisamente es por la transparencia y la participación. Es un plan que, como decíamos, es transparente y participativo. Un plan en el que todo su proceso de elaboración ha sido abierto, en el que ha podido todo el mundo participar, en el que se han logrado acuerdos entre las Administraciones públicas en la comisión de redacción. Se ha llegado a acuerdos con la Confederación de Empresarios de Andalucía, con los sindicatos UGT y Comisiones Obreras, en el seno, cómo no, del VI Acuerdo de Concertación Social.

Además, es un plan que va a cumplir, eso que nos tenemos que proponer día a día cumplir que es nuestro Estatuto de Autonomía; fundamentalmente, en dos vertientes, porque fomenta la cohesión social y porque, además, como su nombre indica, impulsa la sostenibilidad. Es un plan decisivo para el desarrollo de Andalucía.

Por tanto, podemos concluir y coincidir en que es un plan avanzado, a la vanguardia de las políticas del transporte de Europa.

Por tanto, vamos coincidiendo y eso no me llevaba, sin embargo, a decirle que sí a la iniciativa y le voy a explicar y matizar por qué. No le vamos a votar afirmativamente la iniciativa, no porque no le demos la bienvenida, precisamente, a ustedes como grupo al tratar de incluir, entre comillas, la política como buena práctica de acción... Porque ustedes nos tienen acostumbrados a todo lo contrario, desde la propia discusión de la composición de las comisiones de urbanismo a proposiciones no de ley que tienen incluidas en este Parlamento, en el Registro, que lo que piden es que los responsables de las consejerías, de las comisiones de seguimiento salgan de ellas los políticos. Dicen que tienen que ser técnicos, que tienen que ser personas representantes y responsables de los distintos sectores. Eso es lo que nos piden. Pongo, por ejemplo, la Agencia Andaluza del Agua o cualquier otro ejemplo que podíamos tener y que podemos ir al banco de iniciativas registradas por ustedes y está puesto. Pues,

por eso, bienvenidos a ese interés, a ese participar ustedes en esa decisión.

Y tampoco tengo tiempo, pero podríamos otro día hablar de que, precisamente, este plan tiene elementos suficientes para ese seguimiento y para esa participación, y podríamos poner como ejemplo, para ver que este es más participativo, cómo lo hacen otras comunidades autónomas que están gobernadas por el Partido Popular y podríamos analizar qué instrumentos, primero, qué instrumentos de planificación tienen, que dejan mucho que desear, y luego, además, qué instrumentos tienen para su seguimiento. Y podríamos recordar lo que le he dicho anteriormente. Podríamos recordar a lo que llamaba el señor Álvarez Cascos un plan de infraestructuras, que era una serie de diapositivas y una serie de papeles que no venían a decir nada y que luego se transformaron en nada.

Pero, además, estamos hablando de que es el seguimiento de un documento importante y creo que en el Reglamento de esta Cámara, en su propia composición, en las iniciativas del Pleno, en la iniciativa de esta Comisión, la petición de información por el artículo 7, incluso, pueden pedir ustedes un debate general, que últimamente está muy de moda en todos los plenos, sobre este tema porque es importante. Podemos estar hablando siempre que ustedes quieran, nosotros sí lo vamos a hacer, el propio Consejero se comprometió a la utilización de todos sus instrumentos y de todos esos informes que van a generar esa Comisión, traerlo a esta Comisión para su análisis y seguimiento.

Por tanto, no le preocupe a su señoría que no vamos a tener participación. Le recuerdo que tienen ustedes, y vea usted los órdenes del día de todas las comisiones...

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Debe terminar, señor Mesa.

El señor MESA CIRIZA

—Termino inmediatamente.

... todos los órdenes del día de las comisiones, la mitad, más de la mitad de la iniciativa son a propuesta de los grupos de la oposición, y, fundamentalmente, de ustedes. Por tanto, podemos estar hablando del seguimiento y de la ejecución del PISTA, siempre que ustedes quieran.

Y para terminar —porque así ya me lo está indicando el Presidente, y me comprometí a ser breve—, simplemente, decir una cosa con los incumplimientos, cuando quiera usted hablamos de incumplimientos.

Pero, hombre, usted me ha citado las A-4, pero si de la A-4 ustedes no fueron capaces de hacer ni un solo

kilómetro en el desdoblamiento de Despeñaperros. Si la A-44 era una obligación de ustedes, y quedó como la ruta del bache. Si la A-45 no llegó a ser autovía entre Córdoba y Málaga. Si la A-7 era compromiso de ustedes hacer la autovía en el Gobierno del señor Aznar. Si a todas y cada una de las actuaciones que ustedes se comprometieron no fueron capaces de hacerlas, y ahora vienen a utilizarlo como incumplimiento nuestro, y, por supuesto, claro que hay cosas nuevas. Hombre, por supuesto que hemos influido, y le pongo uno como ejemplo: la carretera nacional 432, Córdoba-Badajoz, que ustedes dijeron que no, que no, que no había argumentación ni necesidad de ser autovía, y ahora están incluidas los distintos planes de infraestructuras. Por tanto, de incumplimiento, nada, y si lo hubo, de su Gobierno, y, además, que hay instrumentos suficientes para este seguimiento y dediquemos el trabajo de la Comisión, precisamente, a ello, y no traigamos iniciativas de despiste para tratar de confundir a los parlamentarios.

Nada más, y muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Mesa.

Para terminar el debate, señor Raynaud, tiene usted la palabra.

El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señor Presidente.

Mire, señor Mesa, parece que a usted se le ha olvidado que llevan gobernando en Madrid cinco años, y van para seis. Parece que estos seis años han pasado volando, han pasado volando y que, en modo alguno, ustedes han tenido responsabilidad estos últimos años.

Pero, permítame que le diga con todo el respeto, que ha caído usted en una enorme contradicción. Habla usted de los gobiernos con una parcialidad tremenda; habla usted del Partido Socialista, de nosotros. Una comisión de seguimiento es una comisión de seguimiento, gobierne quien gobierne, señor Mesa. Eso es democracia, ¿o se creen ustedes que van a estar gobernando de por vida en la Junta de Andalucía y de por vida en el Gobierno de España? ¿Eso es lo que usted se cree? Oiga usted, es que la Comisión del Plan de Infraestructuras tenía 10 años de horizonte. ¿Le va a molestar a usted que usted esté supervisándonos a nosotros dentro de tres años por las inversiones que hagamos en Madrid? Será bueno para el Partido Socialista. No sea usted tan corto de miras; vea la política como es: la alternancia, la posibilidad de la alternancia en el poder;

vea la política con lo que es transparencia; vea la política con lo que es la posibilidad de información a los ciudadanos; vea la política con lo que es el debate; vea la política con lo que es el control de la oposición al que gobierna. Eso es lo que persigue esta proposición no de ley que ustedes con su actitud han dejado meridianamente clara, muy clara su postura. No quieren control, porque saben que no van a cumplir: ni van a cumplir en la Junta de Andalucía, ni van ustedes a cumplir en el Gobierno de la Nación con los compromisos que aparentemente ustedes contraen aquí.

Claro, es muy duro —y yo lo comprendo— para ustedes poner aquí que el Gobierno de la Nación va a poner, en los próximos años, 22.000 millones de euros. Pero, hombre, qué 22.000 millones de euros si ya han salido los Presupuestos recientemente, el avance, para Andalucía, y son unos presupuestos que verdaderamente dejan muchísimo que desear, muchísimo que desear para las necesidades de Andalucía.

Mire usted, señor Mesa, ustedes en el documento caen, además, en errores, a mi juicio, importantes. Desde el primer texto —repito, enero 2008— al último, fíjese lo que han añadido: «En particular, desde hace tiempo la Junta de Andalucía está llevando a cabo experiencias que ponen de manifiesto la eficacia de instrumentos a través de los cuales se incorpora la participación privada en la ejecución y en la gestión de infraestructuras». ¿Tiene usted miedo a que nos enteremos, la oposición, de cuáles van a ser esos mecanismos? Dice: «En este sentido, cabe destacar formatos de concesiones en Andalucía, y serán mecanismos de financiación cuya eficacia habrá que profundizar». ¿Qué problemas tienen ustedes a que nos enteremos, la oposición? ¿Esconde esto, de nuevo, el que a raíz del debate que hemos tenido esta mañana de la línea 2, 3 y 4 del Metro, ustedes no son capaces de decir que van a ser incapaces de asumir la financiación del resto de los Metros de Sevilla, Granada y Málaga? Si no, ¿qué miedo tienen ustedes a la presencia de la oposición en esta comisión de control?

Pero, le voy a decir más. Fíjese, fíjese la gravedad de este asunto, desde el primer documento al que se ha aprobado definitivamente, han quitado ustedes de la comisión de seguimiento al Estado y a los ayuntamientos, al Estado y a los ayuntamientos. ¿Por qué? ¿Por qué, señor Mesa? ¿Por qué quitan ustedes al Estado? Porque yo creo que le van a evitar pasar el bochorno de que, comisión tras comisión, se vean los incumplimientos del Gobierno de Zapatero. Por eso han quitado ustedes de la comisión al representante del Estado.

Y a ustedes que se les llena la boca de la cercanía de los ayuntamientos, de la descentralización, de que la Administración más cercana sea la que lleve a cabo la política que más beneficie a los ciudadanos; quitan ustedes la representación de las Administraciones locales.

No solamente no admiten, no admiten la participación de los distintos grupos parlamentarios, sino que de un texto a otro, y yo le digo «con nocturnidad y alevosía», han quitado ustedes la presencia de los representantes del Estado y de la Administración local. ¿Eso por qué? Deme usted una explicación a ello.

¿En qué cabeza cabe que no tiene nada que decir? Pero, oiga usted, el PDIA no estaba absolutamente ligado con el POTA, con los planes subregionales, con los planes generales. ¿Cómo puede usted quitarle representación de los ayuntamientos? ¿Qué temor tiene usted? Claro, el control, porque saben que no van a cumplir ustedes. Saben que esto es absolutamente agua de borrajas, saben ustedes que el papel lo aguanta todo, y, por lo tanto, son incapaces de abrir un poco la ventana para que entre aire fresco en la Junta de Andalucía.

Están ustedes adocenados en el poder, llevan ustedes 25 años, o más, gobernando y se creen que la razón siempre es suya; que nosotros no podemos tener unas alternativas positivas para Andalucía; que los ciudadanos andaluces, no ha habido nadie que haya confiado en el Partido Popular. ¿A usted le va a molestar que, en la comisión de seguimiento, determinadas inversiones de una provincia, de una ciudad, de una comarca se pueda hacer por parte de los miembros de este Parlamento, del Grupo Popular? ¿Le va a molestar a usted que desde el Partido Popular se pueda hacer un control serio y riguroso sobre la ejecución del PISTA?

Señor Mesa, me parece que ustedes hoy han cantado la gallina. No les interesa, en absoluto, el control. Ustedes quieren oscurantismo, ustedes quieren obras solapadas, ustedes quieren quitar y poner a su antojo. Cuando les conviene, retrasan; cuando no les conviene, no lo hacen; cuando me interesa, lo pongo, sin que haya nadie que le haga seguimiento a un documento de esta importancia como es el PISTA.

Termino, señor Presidente. Enorme oportunidad han perdido ustedes en una proposición no de ley constructiva, en beneficio de la Cámara para gobierne quien gobierne, ustedes o nosotros, nosotros o ustedes, en definitiva, aportaba transparencia, rigor y seriedad en el ejercicio de la política. Pero, desde luego, de eso, el Partido Socialista de Andalucía, señor Mesa, están ustedes faltitos, faltitos, faltitos.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Pasamos a votación la iniciativa.

Se inicia la votación.

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

Señorías, finalizado el orden del día, levantamos la sesión.



SERVICIO DE PUBLICACIONES OFICIALES

PUBLICACIONES OFICIALES EN INTERNET

El servicio de Publicaciones Oficiales es la unidad administrativa responsable de la edición del Boletín Oficial, el Diario de Sesiones del Parlamento de Andalucía y la Colección Legislativa y de la gestión de las grabaciones de las sesiones parlamentarias.

En el ámbito de la página institucional de la Cámara andaluza podrá encontrar la siguiente información en relación con las publicaciones oficiales:



- Boletín Oficial del Parlamento de Andalucía
- Diario de Sesiones del Pleno, de la Diputación Permanente y de las Comisiones
- Epígrafes de clasificación de las publicaciones oficiales
- Índices y estadísticas de la actividad parlamentaria, objeto de publicación

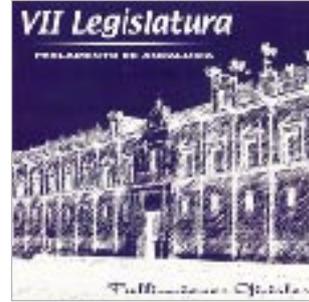


- Textos legales en tramitación
- Colección Legislativa

www.parlamentodeandalucia.es

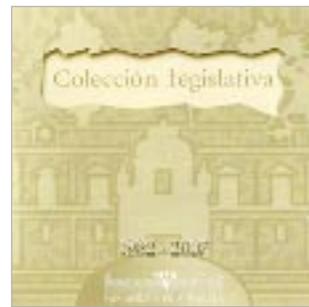
SERVICIO DE PUBLICACIONES OFICIALES

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.

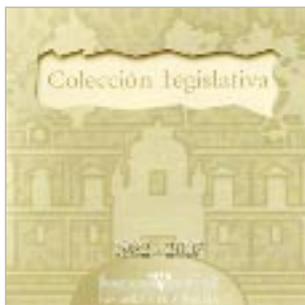


(Próximos lanzamientos VIII Legislatura)

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:

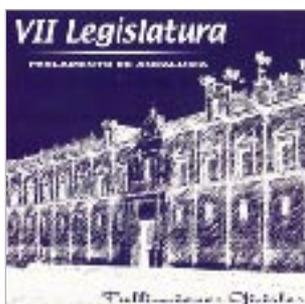
(34) 954 59 21 00

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

