

COMISIONES



Núm. 318

VIII Legislatura

Año 2010

OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

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

Sesión celebrada el miércoles, 10 de marzo de 2010

ORDEN DEL DÍA

COMPARECENCIAS

8-10/APC-000176. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar sobre la planificación e inversión de las áreas logísticas de Andalucía, presentada por los Ilmos. Sres. D. Manuel Gracia Navarro, Dña. Regina Cuenca Cabeza, D. Juan Antonio Cebrián Pastor, D. Mario Jesús Jiménez Díaz, D. José García Giralte y D. José Muñoz Sánchez, del G.P. Socialista.

PREGUNTAS ORALES

8-08/POC-000186. Pregunta oral relativa al desdoble de la carretera A-483, en el tramo que une el núcleo de Almonte con la aldea del Rocío, en la provincia de Huelva, formulada por el Ilmo. Sr. D. Diego Valderas Sosa, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

8-08/POC-000690. Pregunta oral relativa al estado de la conexión de Lanjarón con la N-323, Granada, formulada por la Ilma. Sra. Dña. María del Carmen Reyes Ruiz, del G.P. Popular de Andalucía.

8-09/POC-000989. Pregunta oral relativa a la variante de El Rocío, Huelva, formulada por los Ilmos. Sres. D. Mario Jesús Jiménez Díaz, Dña. Susana Rivas Pineda y D. Juan Antonio Cebrián Pastor, del G.P. Socialista.

8-09/POC-000993. Pregunta oral relativa a la Ronda Norte de Loja, Granada, formulada por los Ilmos. Sres. D. José García Giralte y D. Juan Antonio Cebrián Pastor, del G.P. Socialista.

8-10/POC-000091. Pregunta oral relativa a los plazos de las líneas 2, 3 y 4 del metro de Sevilla, formulada por el Ilmo. Sr. D. Jaime Raynaud Soto, del G.P. Popular de Andalucía.

8-10/POC-000165. Pregunta oral relativa a las expropiaciones por las obras del enlace Puente de Andalucía con la A-45, en la ciudad de Córdoba, formulada por el Ilmo. Sr. D. Salvador Fuentes Lopera, del G.P. Popular de Andalucía.

PROPOSICIONES NO DE LEY

8-10/PNLC-000001. Proposición no de ley relativa a la elaboración del calendario de las obras previstas en el PISTA 2007-2013, presentada por el G.P. Popular de Andalucía.

8-10/PNLC-000053. Proposición no de ley relativa al mantenimiento de la línea del tren Bobadilla-Granada y a la creación de las líneas de cercanías Granada-Bobadilla-Málaga, presentada por el G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

8-10/PNLC-000095. Proposición no de ley relativa a la construcción de la estación de autobuses en La Carlota, Córdoba, presentada por el G.P. Socialista.

SUMARIO

Se abre la sesión a las once horas, nueve minutos del día diez de marzo de dos mil diez.

Comparecencias

8-10/APC-000176. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar sobre la planificación e inversión de las áreas logísticas de Andalucía (pág. 5).

Intervienen:

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

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

Preguntas orales

8-08/POC-000186. Pregunta oral relativa al desdoble de la carretera A-483, en el tramo que une el núcleo de Almonte con la aldea del Rocío, en la provincia de Huelva, formulada por el Ilmo. Sr. D. Diego Valderas Sosa, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

Retirada.

8-08/POC-000690. Pregunta oral relativa al estado de la conexión de Lanjarón con la N-323, Granada (pág. 11).

Intervienen:

Dña. María del Carmen Reyes Ruiz, del G.P. Popular de Andalucía.

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

8-09/POC-000989. Pregunta oral relativa a la variante de El Rocío, Huelva (pág. 13).

Interviene:

Dña. Susana Rivas Pineda, del G.P. Socialista.

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

8-09/POC-000993. Pregunta oral relativa a la Ronda Norte de Loja, Granada (pág. 15).

Intervienen:

D. José García Giralte, del G.P. Socialista.

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

8-10/POC-000091. Pregunta oral relativa a los plazos de las líneas 2, 3 y 4 del metro de Sevilla (pág. 16).

Intervienen:

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

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

8-10/POC-000165. Pregunta oral relativa a las expropiaciones por las obras del enlace Puente de Andalucía con la A-45, en la ciudad de Córdoba (pág. 18).

Intervienen:

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

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

Proposiciones no de ley

8-10/PNLC-000001. Proposición no de ley relativa a la elaboración del calendario de las obras previstas en el PISTA 2007-2013 (pág. 20).

Intervienen:

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

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

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

8-10/PNLC-000053. Proposición no de ley relativa al mantenimiento de la línea del tren Bobadilla-Granada y a la creación de las líneas de cercanías Granada-Bobadilla-Málaga, presentada por el G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

Caducada por inasistencia.

8-10/PNLC-000095. Proposición no de ley relativa a la construcción de la estación de autobuses en La Carlota, Córdoba (pág. 24).

Intervienen:

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

Dña. Rafaela Obrero Ariza, del G.P. Popular de Andalucía.

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

Se levanta la sesión a las trece horas, treinta y cuatro minutos del día diez de marzo de dos mil diez.

8-10/APC-000176. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar sobre la planificación e inversión de las áreas logísticas de Andalucía

El señor PIZARRO NAVARRETE, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Bien, buenos días. Vamos a dar comienzo la comparecencia de hoy, para ello damos la bienvenida a la Consejera de Obras Públicas y, en su primer punto, hay una solicitud de comparecencia de la Consejera de Obras Públicas, a petición del Grupo Socialista y, para ello, tiene la palabra la Consejera de Obras Públicas.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Muchas gracias, señor Presidente.

Efectivamente, señorías, comparezco ante esta Comisión para informar, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, acerca de la planificación e inversión en la Red de Áreas Logísticas de Andalucía.

En este sentido, he de manifestarles que la planificación que tenemos de las áreas logísticas se fundamenta en los nodos portuarios que tenemos en nuestra Comunidad y en los nodos de interior, puertos secos, que hemos ido planificando. De manera que configuramos, en relación con las áreas logísticas, una red, una malla de oportunidades que abarca a toda Andalucía.

Unas áreas logísticas que garantizan plenamente el desarrollo de los dos corredores señalados por la Unión Europea, el Corredor Central Atlántico y el Corredor del Mediterráneo, y que, sucintamente, les diré que tienen cuatro objetivos esenciales y fundamentales. Por una parte, un objetivo común y compartido también por la Unión Europea y por eso ha señalado los corredores en el propio ámbito de la unión, que es el que el transporte de mercancías que hoy se realiza prácticamente casi en su totalidad, más del 95%, por carretera, sea un transporte que, contando con la intermodalidad, permita que no solo se realice el transporte de mercancías por carretera, sino que haya un volumen importante del transporte de mercancías que vaya vía ferrocarril.

Estamos hablando—no podemos olvidar también en este sentido— de que el equilibrar el transporte que se produce por carretera hoy y trasladar una buena parte al transporte vía ferrocarril es menos emisiones de CO₂ y, desde el punto de vista medioambiental, es también una apuesta determinada y decidida. Por eso, precisamente por eso, hay que manifestar y decir que una de las características que tienen nuestras áreas logísticas es que son intermodales, donde se va a garantizar el desarrollo del transporte de las mercancías, tanto por carretera como por ferrocarril. Y, lógicamente también,

como no podía ser de otra forma, hay áreas logísticas pensadas para, no solo mirar hacia la carretera y el ferrocarril, sino también, aprovechar las oportunidades del transporte aeroportuario y del propio transporte de mercancías marítimo.

En ese sentido, les diré que el sistema logístico, la Red Logística de Andalucía, la malla que hemos configurado y conformado va a desarrollar todo el potencial, desde el punto de vista de la logística y desde el punto de vista del transporte que tiene nuestra Comunidad. Y también hay que reseñar y resaltar, como uno de los objetivos de las propias áreas logísticas, el ser más competitivos. Las áreas logísticas, el transporte de mercancías vía ferrocarril va a significar una reducción de costes en las mercancías del 7% al 12%. Esa es la resultante de un estudio que hemos realizado, que hemos conformado, y que lo que nos dice es que con las áreas logísticas que hemos diseñado, que hemos planificado, con el aprovechamiento de todos los sistemas de transporte en nuestra Comunidad y con la potenciación de los corredores, estamos siendo más competitivos, porque estamos reduciendo costes en nuestras mercancías y estamos teniendo, por tanto, la posibilidad de generar empleo y de salir al mercado en mejores condiciones.

Y un objetivo también de estas áreas, que se va a ir consolidando día tras día en la medida que las áreas se van desarrollando, es la generación de empleo. Empleo directo y empleo indirecto que van a generar esas áreas en un volumen importante y, por eso, no solo hablamos de áreas logísticas, sino de áreas ciertas de oportunidad, desde el punto de vista del desarrollo empresarial y desde el punto de vista de la generación de empleo, de la generación de riqueza en nuestra Comunidad.

Hablamos, pues, de un espacio de extraordinaria importancia para Andalucía, no solo desde la perspectiva del transporte, sino desde la perspectiva del desarrollo económico de nuestra Comunidad en términos de sostenibilidad. Y, en ese sentido, hemos definido claramente nuestras áreas logísticas. Por eso hablamos de áreas logísticas intermodales, pero también hablamos de áreas logísticas sostenibles, porque, en lo que significa el funcionamiento habitual del área logística, la sostenibilidad, las energías alternativas van a ser un elemento que defina nuestras áreas logísticas y todo lo que significa el propio desarrollo interno del área logística, en cuanto a la comunicación interna del propio área logística, donde el elemento de la sostenibilidad, de la no contaminación, va a estar presente en todo momento, y áreas logísticas inteligentes, como corresponde al siglo XXI.

Hemos definido unas áreas logísticas que miran hacia el futuro, porque incorporamos la innovación, incorporamos la investigación y la sociedad del conocimiento a nuestras áreas logísticas; elementos esenciales que definen estos espacios que hemos

planificado y que algunos de ellos ya están en carga y desarrollándose.

En ese sentido les diré también que el concepto de la logística que hoy desarrollamos no solo está unido a todos y cada uno de los elementos que les acabo de referenciar, sino que la nueva logística que emerge, que se hace ya realidad en nuestra Comunidad no solo habla en las áreas logísticas de oportunidad económica de generación de empleo, de impulso al desarrollo de la economía andaluza en términos de transporte de mercancías, sino que ya hay espacio para el desarrollo industrial ligado a lo que es propiamente el área logística y el desarrollo comercial en ese espacio de áreas logísticas.

Antequera, una referencia y un claro ejemplo de ello. Vamos a tener un espacio para la logística de extraordinaria importancia y magnitud; pero, a la vez, vamos a tener un espacio para el desarrollo industrial, para el desarrollo comercial, que todo hay que mirarlo y verlo desde una perspectiva integral de lo que significa y es, en estos momentos, un área logística. Y además le diré, señorías, que la logística andaluza tiene también una clara expresión ya, que es la de la colaboración público-privada.

Hay que decir que ya hay áreas, como la que acabo de referenciar, de Antequera, donde, desde su inicio, desde el primer momento, la colaboración público-privada se hace realidad, y que, en todas y cada una de las áreas logísticas, la relación permanente, constante, la colaboración, la cooperación y la coordinación entre lo público y lo privado va a ser una realidad. Es un espacio, por tanto, de conjunción de voluntades, de desarrollo de oportunidades y de impulso económico en nuestra Comunidad, porque sabemos que las áreas logísticas son también la oportunidad para poner en valor la situación geoestratégica que tiene nuestra Comunidad.

Las áreas logísticas ponen también valor añadido a nuestros puertos, de interés general del Estado, y ponen en valor todo el potencial que tiene el estrecho de Gibraltar, que tiene el puerto de Algeciras, con una ubicación geoestratégica a nivel mundial importantísima, que hemos, lógicamente, de desarrollar. Y para eso tenemos que tener la logística adecuada, que es, justamente, la que hemos planificado, la que estamos preparando y la que ya se está desarrollando, porque, como digo, alguna de ellas está puesta en carga.

En ese sentido, he de decirle que Andalucía tiene hoy en servicio ya un total de 111,8 hectáreas de superficie, específicamente de logística, y que, además, le puedo decir que tienen la siguiente situación nuestras áreas logísticas, que se las voy a describir con rapidez. Por una parte, el área logística de Sevilla, que tiene ya en servicio actualmente 25,2 hectáreas —La Negrilla— y prevista la ampliación del sector de Majaravique; tenemos el área logística de Málaga, que tiene en servicio 22,6 hectáreas, y tenemos prevista la ampliación del centro de transporte;

tenemos el área logística Bahía de Algeciras, que tiene en servicio actualmente 41 hectáreas, con el sector 1 urbanizado y el sector 2 en construcción, y el edificio de El Fresno ya puesto en carga y en funcionamiento, y tenemos el área logística de Córdoba, que tiene la primera fase inaugurada —23 hectáreas en servicio—.

He de decirles que en fase avanzada de desarrollo se encuentran el área logística de Jaén, en sector Linares y Bailén; el área logística de Antequera, y el área logística de Almería, y en fase de estudio tenemos las áreas logísticas de Granada y Motril —he de manifestarles y decirle que en estudio muy avanzado, muy avanzado— y el área logística de Huelva, que la tenemos en estudio previo de localización.

En este sentido, y definidas, pues, estas áreas logísticas, les comentaré que el área logística Bahía de Algeciras tiene previstas, planificadas, 293 hectáreas, que están distribuidas en cuatro sectores. Es uno de los proyectos más importantes, como requiere el propio puerto de Algeciras, todo el Campo de Gibraltar, por su situación estratégica de primer orden a nivel mundial; como digo, está dividida en cuatro sectores, y en este momento tenemos, como les he dicho, en fase de comercialización las oficinas y parcelas del sector primero, El Fresno, donde ya han finalizado las obras de urbanización, y el sector 2, Guadarranque, con obras de urbanización en desarrollo.

La inversión pública total ejecutada o en marcha, teniendo en cuenta estas dos actuaciones que les acabo de referenciar, asciende ya a 67,7 millones de euros, que se han destinado fundamentalmente a la obtención de terrenos, a la urbanización de El Fresno y de Guadarranque y a la construcción de las oficinas de El Fresno, y, junto a ello, les diré que la inversión privada comprometida hasta el momento en esta zona logística asciende a 20 millones de euros.

He de decirles, como información adicional en este ámbito de comparecencia, que antes de ayer firmamos un convenio de colaboración, el gerente de la Agencia Pública de Puertos con el Gobierno de Aragón, para desarrollar actuaciones logísticas y portuarias de interés común, entre las que destaca, lógicamente, la potenciación del corredor central atlántico, de ese eje europeo Algeciras-Sines-Madrid-Zaragoza-París, que va a facilitar el transporte de mercancías hacia el resto de Europa, y que hemos de manifestar, yo creo que con satisfacción, cómo Andalucía, nuestra Comunidad, tiene ya planificada, y en gran parte en carga, lo que es la columna vertebral de ese eje, de ese corredor central atlántico que ha marcado, que ha reseñado la propia Unión Europea.

En relación al área logística de Antequera, he de manifestarles que incluye un sector que aspira a convertirse en la mayor área logística existente hasta el momento en Andalucía, y va a ser la primera, la primera, en ponerse en marcha desde su origen con una fórmula de colaboración público-privada.

Hemos querido que esta área logística tenga una ubicación que conecte, en este caso, con la A-92, que conecte con la estación de Bobadilla y con la alta velocidad de Antequera-Santana, y que conecte también con la A-47; algo esencial y fundamental en esa área central de Andalucía que queremos hacer en Antequera desde esa colaboración público-privada: 350 hectáreas previstas, de las cuales 157 se van a destinar a la logística, y van a acoger actividades relativas al transporte, a gestión, a distribución de mercancías, tanto a nivel regional como nacional, y, además, contempla también esta área un desarrollo de 53 hectáreas de carácter industrial, como le he referenciado, para actividades de transformación y montaje ligadas a actividades de valor añadido, no contaminantes, y que propicien, a su vez, actividades logísticas asociadas, y va a contar también con una zona dotacional, un área de servicio al transporte, con estación de servicio, talleres, aparcamiento, centro administrativo y comercial, y una parcela hotelera, y, desde luego, una terminal intermodal.

Saben ustedes que el Presidente del Gobierno de la Junta de Andalucía planteó, como absoluta prioridad en la primera reunión que mantuvo con el Presidente del Gobierno de España, y después con el Ministro de Fomento, la conexión de Algeciras-Bobadilla como un elemento esencial en el desarrollo del central atlántico, del corredor marcado por la Unión Europea, y como un elemento imprescindible en todo lo que es el desarrollo de la logística. Esta área, este trazado, por parte del Ministerio de Fomento del Gobierno de España, está iniciado, hay una parte de trazado en estado avanzado en cuanto a ejecución de obra se refiere, y un compromiso expreso de seguir dando prioridad al trazado en su totalidad.

He de manifestarles que, en el área de Antequera, la obtención de los suelos y la urbanización cuentan con un presupuesto de 180 millones de euros —así se ha estimado—, de los cuales, por parte de la Junta de Andalucía, vamos a aportar el 20%, y el 80% restante sería aportado por la iniciativa privada. Durante la ejecución de esta área se van a crear unos mil empleos, y, desde luego, por parte de los propios empresarios que participan directamente en el ámbito de la colaboración público-privada en esta área han referenciado que, cuando el área esté en pleno funcionamiento y rendimiento, podemos estar hablando de en torno a diez mil puestos de trabajo, los que se desarrollen en esa área central logística, y podemos decir también, en relación al área logística de Córdoba, que es un área que está localizada en las proximidades de la terminal de mercancías de Renfe de El Higerón, entre la terminal ferroviaria y la carretera A-431, y que su desarrollo estaba previsto en tres fases.

Como ven, señorías, las ubicaciones de las áreas que hemos planificado son ubicaciones estratégicas para conectar bien con el ferrocarril, para conectar bien con las infraestructuras viarias y para conectar bien con las

aeroportuarias y portuarias en aquellas zonas donde su proximidad va a permitir que tengamos las cuatro modalidades del transporte para las mercancías en la oportunidad de desarrollo del área logística.

En ese sentido, la de Córdoba, que es uno de los nodos interiores —como lo es la de Antequera, la de Linares y la de Bailén—, tiene tres fases, y desde luego se han finalizado las obras de urbanización de la primera fase el pasado noviembre del 2009. Se ha actuado sobre 23 hectáreas con un presupuesto superior a los diez millones de euros y ya está en carga el aparcamiento de vehículos industriales de 25.000 metros con capacidad para 200 vehículos, y en la actualidad se están comercializando parcelas logísticas y se están construyendo ya naves para alquiler, que van a estar disponibles a partir del verano del presente año. Las dos siguientes fases, desde luego, las vamos a continuar desarrollando y van a significar más superficie logística, más espacios de aparcamiento, y vamos a conectar con la estación que tiene Renfe, que tiene ADIF en El Higerón, para que se desarrolle plenamente el área desde la perspectiva de la intermodalidad.

He de decirles que en el área de Córdoba, completadas las tres fases, la inversión pública habrá ascendido a más de cuarenta millones de euros, cantidad que va a triplicar la iniciativa privada en su inversión, y que se pueden generar en ella en torno a unos mil empleos.

Aquí me gustaría referenciarles dos cuestiones que me parecen importantes. Por un lado, valor añadido que va a tener esta área, y es que vamos a ubicar en ella el Centro Andaluz de Formación del Transporte, un referente de innovación y formación para toda Andalucía, con una inversión de 20 millones de euros. Y, además, el área tiene una previsión de mejora de eficiencia energética porque hay 7.500 metros cuadrados de paneles fotovoltaicos, con una potencia de 500 kilovatios/hora, que van a ser día a día una realidad en este parque logístico. Les decía que apostamos por la energía alternativa, por tanto, apostamos por esta área sostenible.

Y también les diré que se va a producir hoy mismo un acuerdo de colaboración entre Unicaja y el parque logístico de Córdoba para facilitar la financiación de esta importante área logística y se va a suscribir, para inversiones de la primera fase, un crédito de 7,5 millones de euros.

En relación con el área logística de Sevilla —voy a ir resumiendo—, tenemos una superficie total de 248 hectáreas. Se estructura en tres ámbitos diferenciados y tienen un funcionamiento integrado, aunque no una continuidad espacial. Por un lado, tenemos el centro de transporte de mercancías de La Negrilla ya en funcionamiento, y le diré que casi al ciento por ciento de ocupación, al que se va a unir tanto Majaravique como el aparcamiento de vehículos pesados de La Cartuja. El centro de transporte de mercancías de Majaravique se sitúa entre Sevilla y La Rinconada, como bien saben,

y, desde luego, la idoneidad del lugar elegido viene precisamente avalada por los estudios que se han realizado por la Junta para ese fomento y desarrollo de un nuevo nodo logístico al norte de la ciudad, que, dada su posición estratégica y de intercambiador entre los arcos mediterráneo y atlántico y con el norte de África, tiene condiciones para convertirse en un eje de primer orden en el escenario internacional en lo que al tránsito de mercancías se refiere.

Actualmente el proyecto de urbanización de la primera fase del CTM de Majaravique se encuentra en redacción, está prevista su finalización para antes de final de este año, una vez que en el año anterior, en el 2009, quedó aprobado su plan funcional. Y le diré que para la primera fase ya se ha iniciado también la expropiación de los terrenos, pudiendo pensar que esa primera fase pueda comenzar su obra el año próximo en función de cómo vayan los plazos y los tiempos de las expropiaciones.

Hay que subrayar un elemento especialmente importante, y es que esta actuación va a permitir que el área metropolitana de Sevilla cuente con un gran nodo logístico al norte, especializado, intermodal entre el transporte por ferrocarril y el de carretera, y va a complementar lo que es el nodo logístico sur, orientado más al tránsito de mercancías y ligado al puerto. Y vamos a decir que los dos nodos, el sur y el nodo del norte, se benefician del centro de transporte de La Negrilla, que, le digo, se encuentra ya a pleno rendimiento.

Eso significa que Sevilla, pues, se convierte también en un referente desde el punto de vista de la planificación logística a nivel de la red de toda nuestra Comunidad.

Y le diré que la zona logística de Málaga, y la ampliación del CTM comprende dos sectores: un sector de 27,24 hectáreas, Trévez, en servicio y al cien por cien de ocupación, y la ampliación del área logística en Buenavista, que es donde se va a ubicar el desarrollo del centro del transporte.

Y, en este tenor, le diré que, una vez que están aprobadas la modificación del plan general y del plan funcional, tenemos previsto iniciar antes de final del presente año las obras de urbanización para poder iniciar la comercialización de los espacios logísticos en el segundo semestre del 2011, teniendo en cuenta que en Málaga miramos hacia el puerto, hacia el aeropuerto, hacia las carreteras y hacia el ferrocarril como las distintas y diversas modalidades que nos ofrecen oportunidad en lo que significa la logística de Andalucía.

Y, por último, les diré que las áreas logísticas de Jaén... El puerto seco de Linares se configura como un área logística de interés autonómico que aprovecha las ventajas competitivas derivadas de la propia situación de Linares, como es la conexión ferroviaria con puertos y áreas metropolitanas de Andalucía y la conexión ferroviaria con el norte de la península y las

redes transeuropeas —a diferencia del sector Bailén, que se configura como un área logística de carretera, orientado principalmente a la logística de ámbito regional—, en una actuación de 32 hectáreas ubicada entre la A-4 y la carretera de Linares a Baños de la Encina, la A-1200.

Actualmente, hemos obtenido los terrenos para la primera fase en Linares y estamos en fase de expropiación de terrenos en Bailén. En este sentido, les diré que los dos sectores cuentan con el plan funcional que ya está aprobado, y está pendiente de aprobación inicial el plan especial de ordenación, que esperamos antes del verano tenerlo aprobado.

Además, le diré que... Aprovecho —porque es casualidad, pero así es— esta ocasión de comparecencia para informarles de que precisamente en el día de hoy hemos sacado a licitación pública la redacción de los proyectos de urbanización de la primera fase del área logística de Jaén. La licitación, por un importe global de 661.000 euros, va a afectar a 70 hectáreas de las 141 hectáreas totales que suman los dos sectores que la integran. Hoy se publica el anuncio en prensa. Y, lógicamente, todas las empresas que estén interesadas en concurrir a los concursos, como saben, tienen un plazo, en este caso hasta el 15 de abril, para presentar las ofertas. Posteriormente, una vez se cumpla ese plazo legal exigible, pues, se procederá a las adjudicaciones correspondientes y se dispondrá de ocho meses para la redacción de los proyectos y de los estudios.

Y el área logística de Almería, que es una nueva zona que pretende completar en su totalidad la oferta logística de toda la Comunidad y, en concreto, de la provincia almeriense, y se va a vincular, especialmente, a la manipulación y distribución de mercancías procedentes de los puertos y de los sectores productivos locales, que saben que tienen una fuerza importante, y le tenemos que ofrecer la logística necesaria para que ese potencial que Almería tiene se pueda desarrollar plenamente en lo que significa la logística. Y ahí va a disponer de conexiones viarias y ferroviarias, con las redes transeuropeas, al situarse al lado de la Autovía del Mediterráneo, y, desde luego, en lo que significa la línea de ferrocarril Almería-Murcia, perteneciente al Corredor del Mediterráneo, que ha señalado la Unión Europea, la vamos a dividir en dos sectores: el sector de Níjar y el de Almería capital. El de Níjar tiene 205 hectáreas y el de Almería capital tiene 100 hectáreas; todas, absolutamente todas y cada una de ellas, ubicadas en lugares estratégicos, en proximidades de autovía, de carreteras, que hacen un nudo logístico de primera magnitud para el desarrollo económico de Andalucía, para la generación de empleo.

En este sentido, estamos desarrollando también el área logística de Granada, que se concibe como un área logística para que sirva intermodal, todas y cada una de ellas, como centro de distribución urbana-metropolitana de Granada, y, como plataforma

logística de distribución regional, 120 hectáreas que se van a desarrollar en dos fases.

Y también he de decirles que, al día de hoy, estamos formulando el Plan Funcional, que vamos a finalizar en el presente año, y el área logística de Motril, que se encuentra en fase avanzada de estudio. Así, estamos desarrollando, área tras área, lo mismo que el área logística de Huelva. No me quiero dejar ninguna atrás, porque sus señorías podrían pensar que es que no la tenemos prevista o planificada convenientemente, y, en este sentido, por eso alargó mi intervención, porque es menester que todas y cada una de las áreas, sepan ustedes que está en funcionamiento; que el área logística de Huelva, vamos a desarrollar justamente lo que el PISTA prevé: la implantación de un área logística en el ámbito metropolitano, y, en este sentido, la Dirección General de Planificación y Sostenibilidad de la Consejería de Obras Públicas ya ha realizado un estudio de análisis de las alternativas, que se ha remitido a la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio, para que podamos dar viabilidad a la ubicación por ser un zona que entendemos de primera magnitud para el desarrollo del potencial que Huelva tiene.

Esta es la configuración de toda la red logística, el sentido de la misma y los objetivos que persiguen: desarrollo económico, generación de empleo, colaboración público-privada, coordinación en las actuaciones, y una red, una malla logística que ponga a Andalucía como referente en Europa de lo que significa el desarrollo de la logística.

Muchas gracias.

El señor PIZARRO NAVARRETE, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, Consejera.

Le voy a pasar la palabra a la portavoz en este tema, del Partido Socialista, que es la que solicita la comparecencia, doña Regina Cuenca Cabeza.

Tiene usted la palabra.

La señora CUENCA CABEZA

—Muchas gracias, señor Presidente.

Señora Consejera, buenos días, y sobre todo gracias por la información tan detallada que nos acaba de dar en la mañana de hoy.

De sus palabras, señora Consejera, interpreto que su Consejería, el Gobierno andaluz, está llevando a cabo un proyecto muy ambicioso y verdaderamente necesario para dotar a nuestra Comunidad Autónoma de una red logística potente.

Destacar también de sus palabras la referencia que ha hecho a las áreas de logística sostenible. Ha hablado usted de energía alternativa, de innovación,

de sociedad del conocimiento, como un nuevo modelo a seguir, y nos parece innovador y muy importante, sobre todo, de cara a seguir apostando por los nuevos sectores productivos. En este sentido, debemos hacer un gran esfuerzo todos, y sobre todo juntos y en colaboración con el Gobierno central, para mejorar nuestras conexiones terrestres y ferroviarias —también lo ha dicho usted en su intervención—.

He oído en varias ocasiones, y me va a permitir que haga referencia al Presidente de la Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras, de afirmar que un proyecto logístico es más rico y más atractivo cuantas más conexiones tenga, y, en ese sentido, todos debemos estar de acuerdo, ¿verdad? Estas declaraciones las hacía también el Presidente de la autoridad portuaria, el señor Morón, al hilo de la firma del convenio al que usted también ha hecho referencia, de colaboración entre la Consejería de Obras Públicas de Aragón, el Presidente del Consejo de Administración de la Plataforma Logística de Zaragoza, el señor Alfonso Vicente; el Presidente de la Zona de Actividades Logísticas, el señor Salgueiro, y el Presidente de la Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras, el señor Morón, un convenio de colaboración para el desarrollo de actuaciones logísticas y portuarias de interés común.

En estas actuaciones, lo importante, y uno de los objetivos claros, era apostar por ese eje ferroviario europeo Algeciras-Sidney-Madrid-Zaragoza-París, lo que posibilitará el transporte de mercancías hacia el resto de Europa.

Y me centro en estos momentos de mi intervención, señora Consejera, en el Puerto de Algeciras, porque es posible que tenga un papel aún más relevante, no solo por el nivel de mercancías que maneja y por su posición estratégica —que está solo a nueve millas náuticas de África— sino que, además, con el ensanche del Canal de Panamá, la ruta de alrededor del mundo va a tener su principal área de servicio en Algeciras. Y, eso, creo que es verdaderamente importante destacarlo, que la principal área de servicio esté en Algeciras, ¿verdad?

No obstante, el Puerto de Algeciras necesita penetrar hacia el interior, a través del eje central, pero solo será necesario..., no solo será necesario, perdón, para las mercancías que lleguen desde Algeciras, sino que también es importante para las que lleguen de Tánger, que deben salir hacia España y hacia Europa. Por tanto, ese esfuerzo de las comunicaciones debe trasladarse al resto de Andalucía, potenciando las plataformas logísticas intermodales.

En la actualidad, lo decía usted también, ha dado muchísimos datos. Yo me tendré que volver a leer de nuevo la comparecencia para poder incluso profundizar en alguna ocasión más, en esta Comisión, en cada una de las zonas logísticas de Andalucía.

Decía usted que el transporte a través de la carretera es de un 95%, y es obvio que el transporte

ferroviario en nuestra Comunidad Autónoma y en el resto de España es débil, y aún no se han desarrollado la intermodalidad puerto-ferrocarril.

Y, por eso, desde el Grupo Parlamentario Socialista valoramos positivamente la apuesta por la electrificación de la línea Algeciras-Bobadilla, una demanda de los agentes económicos y social del Campo de Gibraltar, y, desde luego, que se está haciendo un gran esfuerzo para que esa línea esté en funcionamiento lo antes posible.

Desde el Grupo Parlamentario Socialista, señora Consejera, entendemos que es absolutamente necesario continuar potenciando el transporte de ferrocarril, favoreciendo su interconexión con todos los puertos y nudos logísticos interiores, a la vez que seguir apostando por un transporte marítimo y de los aeropuertos como complemento del sistema logístico.

Nuestro sistema logístico debe estar perfectamente conectado con el exterior, y de ahí la importancia de los ejes central, del Mediterráneo, del Atlántico, por los que Andalucía se comunica con otros territorios.

Asimismo, señora Consejera, haciendo un breve repaso a las principales actuaciones que su Consejería está llevando a cabo en el desarrollo de la red para la interconexión de los nodos logísticos entre sí, tengo que decirle que es sorprendente el esfuerzo que está haciendo este Gobierno, empezando por la zona que a mí me toca más próxima, la zona de actividades logísticas del Campo de Gibraltar, el Parque Logístico de Córdoba, la zona logística de Las Aletas, en Cádiz; el centro de transportes de Sevilla, el de Málaga, el Puerto Seco de Linares, el Centro Logístico de Bailén, el Puerto Seco de Antequera, el Centro de Transportes de Mercancías, y la [...] de Almería, y los centros logísticos de Granada, Huelva y Motril, que creo que usted ha dicho que están en estudio avanzado.

Toda esta oferta logística va orientada a desarrollar actividades que no solo tengan que ver con la recepción y el transporte de las mercancías, sino que también van dirigidas a desarrollar actividades de mayor valor añadido, y eso nos parece, también, bastante interesante.

En definitiva, señora Consejera, se trata de que nuestra Comunidad Autónoma sea el transporte que pase..., las mercancías que pasen por nuestra Comunidad Autónoma, perdón, pasen de la manera más rápida y de la manera más rentable posible.

Y, en este sentido, debemos centrar los esfuerzos del Gobierno andaluz en las infraestructuras, a la vez que también en la formación logística. Hay que trabajar en la formación logística, de manera que podamos adecuar la oferta a la demanda, aunque entendiendo que esto último no es de su competencia, pero nos consta que existe coordinación con el resto de las consejerías, que sí la tienen.

Y yo voy terminando ya, no sin antes, bueno, agradecerle, como le decía, la información que nos daba.

Y, desde luego, lo que esperamos desde el Grupo Parlamentario Socialista es que el esfuerzo inversor de la red logística deba traducirse en riqueza y en empleo para nuestra Comunidad Autónoma, que, eso, sin lugar a dudas, señora Consejera, será el bienestar de los andaluces y de las andaluzas.

Muchas gracias.

El señor PIZARRO NAVARRETE, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Cuenca.

Tiene la palabra la señora Consejera para cerrar este tema.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Muchas gracias, señor Presidente.

Muchas gracias a la portavoz del Grupo Socialista, que, efectivamente, como reseñaba y resaltaba, señoría, el proyecto en relación a todas las áreas logísticas de nuestra Comunidad, el proyecto que significa el que contemos con la red que necesitamos de áreas logísticas, que nos sitúe como referente en el ámbito de la Unión Europea para todo el desarrollo del transporte de mercancías vía ferrocarril y vía carretera, es un objetivo fundamental, es un proyecto ambicioso, pero necesario, para el avance, el progreso, el cambio en nuestra Comunidad, y en ese sentido he de decirle que toda la red logística de Andalucía va a favorecer el desarrollo económico, la generación de empleo, el desarrollo empresarial, y, por lo tanto, va a crear riqueza y oportunidades seguras y ciertas.

Por eso tenemos que poner una mirada hacia las áreas logísticas, porque son, en estos momentos, en el desarrollo de la economía andaluza, espacios fundamentales de primer orden para todo lo que significan el impulso de nuestra economía y la generación de empleo, no porque lo diga la Consejera de Obras Públicas y de Transportes, sino porque los propios empresarios, que están participando de manera directa en las áreas logísticas, están manifestando cómo son espacios generadores de empleo, impulsores de desarrollo económico, y, a la par, también sitúan a nuestras empresas en las mejores condiciones, porque las hacen más competitivas porque estamos reduciendo costes.

La competitividad es un elemento esencial, que por parte de los empresarios andaluces se ha venido reseñando como elemento no solo de desarrollo empresarial y generación de empleo, sino de respuesta adecuada en la situación de crisis actual, para salir de ella con garantías y con seguridad.

Reducción de costes sin pérdidas de derecho, con generación de empleo de calidad y con generación de

oportunidades en todo lo que es el desarrollo empresarial. Eso se pone de manifiesto en las áreas logísticas, en la red logística de nuestra Comunidad. Y, además, hay que decir que Andalucía está preparada ya para el desarrollo y el impulso de los corredores que la Unión Europea ha señalado y ha fijado, y que, además, no lo queremos hacer solos, sino en compañía. Por eso estamos en un proyecto, con otras comunidades españolas, francesas y portuguesas, de manera que tengamos garantizado ese desarrollo europeo de la logística, y nosotros en primera línea como consecuencia de haber planificado con tiempo y haber desarrollado en el momento idóneo, adecuado y necesario para el desarrollo de nuestra Comunidad.

Y no podemos olvidar tampoco el aspecto desde el punto de vista medioambiental. Cuando se han hecho estudios, por parte de la Unión Europea, de la emisión de CO₂, del volumen de transporte de mercancías por carretera, todo eso lo que comporta y lo que conlleva, significa que la distribución de las mercancías entre la carretera y el ferrocarril es un exponente también de luchar contra el cambio climático, con los efectos perversos que está teniendo, y de situarnos en mejores condiciones en términos de calidad y en términos de oportunidad.

Les diré que la previsión es de mil hectáreas de áreas logísticas en Andalucía. Es la planificación que estamos llevando a cabo, que significará que el 50% —quinientas hectáreas— se tenga a medio plazo, en el inmediato, toda vez que el tiempo corre deprisa, y pensar en tres años o cuatro años al máximo es pensar en el inmediato. Vamos a tener el 50% en carga, y va a haber una inversión, en las mil hectáreas de áreas logísticas, de mil millones de euros, y una previsión de en torno..., de quince mil a dieciocho mil puestos de trabajo; cifras que no las decimos nosotros, están planteándose por el propio sector empresarial, y que, además, en la construcción de la logística vamos a generar unos ocho mil puestos de trabajo. O sea, mientras la logística se construye y se desarrolla, va a haber unos ocho mil puestos de trabajo creados. Con la logística, con las áreas logísticas puestas en funcionamiento, la creación de empleo se puede cifrar del orden de quince mil a dieciocho mil trabajadores y trabajadoras que van a tener su oportunidad.

Por eso, señorías, les decía que debemos, todas y todos, poner una mirada a lo que es y lo que significa, desde el punto de vista económico, desde el punto de vista del empleo, desde el punto de vista del desarrollo de todo el potencial que tiene nuestra Comunidad en el ámbito de la Unión Europea, lo que son las áreas logísticas.

De ahí que me parezca especialmente importante el que hayamos podido hablar, en el marco de la Comisión, de este tema, y, desde luego, el que yo quede a disposición plena de sus señorías para cuantos datos tengan necesidad de conocer en el desarrollo de su

trabajo parlamentario, porque estamos hablando de una planificación estratégica de largo alcance, que es uno de los pilares fundamentales de salida de la crisis y de los pilares que van a contribuir a impulsar el desarrollo económico en nuestra Comunidad y a generar empleo de calidad.

Así que muchísimas gracias, señorías, por su intervención, y quede expresada la planificación que lleva a cabo la Agencia Pública de Puertos, la Consejería de Obras Públicas, de la mano, junto con los empresarios, que son una parte esencial y fundamental en todo lo que es el desarrollo de la logística, y que, les puedo decir, están tremendamente comprometidos en ello, ilusionados, y sabiendo que así construimos futuro cierto.

8-08/POC-000690. Pregunta oral relativa al estado de la conexión de Lanjarón con la N-323, Granada

El señor PIZARRO NAVARRETE, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Consejera.

Bien, una vez sustanciado este primer punto del orden del día, pasamos al siguiente punto, preguntas con ruego de respuesta oral en comisión. La primera pregunta es del Grupo de Izquierda Unida, relativa al desdoble de la carretera A-483 en el tramo que une el núcleo de Almonte con la aldea de El Rocío en la provincia de Huelva. No habiendo ningún representante del Grupo de Izquierda Unida y no habiendo solicitado a esta Mesa el retraso de la pregunta ni ninguna acción sobre la misma, decae la pregunta.

Siguiente pregunta con ruego de respuesta oral. Es relativa al estado de la conexión Lanjarón-Nacional 323. Para ello tiene la palabra la señora Reyes Ruiz del Grupo Popular.

La señora REYES RUIZ

—Gracias, señor Presidente. Señora Consejera.

La pregunta que hoy le formulo es ya arcaica para los vecinos de Lanjarón y, en definitiva, para todos los alpujarreños, pues la ejecución de esta vía, que es la entrada natural a la comarca, es muy necesaria y ha sido anunciada infinidad de veces.

Por ello todos nos preguntamos cómo se va a actuar en esta carretera, pero, sobre todo, para cuándo la ejecución del nuevo trazado de la A-348 en el tramo que conecta la Nacional 323 con Lanjarón, cuál es el presupuesto de ejecución, y el plazo de inicio y finalización de estas obras.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora portavoz.
Tiene la Consejera la palabra.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, la conexión de la A-44 —de la A-44— con Lanjarón se realiza a través de la A-348, y el tramo por el que usted me pregunta, y dentro de las habituales labores de conservación, sabe bien su señoría que, el año pasado, en 2009, la Consejería finalizó el refuerzo de firme de esta infraestructura, en el tramo que discurre entre la A-44 y Órgiva, del punto kilométrico 0,5 al 6 y del 8 al 16, para lo que destinamos un montante de 774.143,94 euros.

Independientemente de esa actuación, sabe que la Consejería tiene previsto acometer un proyecto de acondicionamiento para el tramo entre la A-44 y Lanjarón, y lo que le puedo decir y manifestar es que se encuentra en tramitación ambiental. La inversión prevista es de 8,8 millones de euros, y consiste en el ensanche de los 6 kilómetros de tramo hasta conseguir una calzada de 7 metros, arcenes de 1,5 metros y bermas laterales de 0,5 metros.

Desde luego, usted estará de acuerdo conmigo y yo con usted en que la ejecución de este acondicionamiento va a suponer una mejora sustancial de las comunicaciones y de la seguridad vial para quienes transiten por esta carretera.

En el momento en que la tramitación ambiental se concluya, pues, acometeremos el proyecto porque está preparado para ponerlo en marcha, y para nosotros también es importante y prioritario.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Consejera.
Señora Reyes.

La señora REYES RUIZ

—Señora Consejera. Señores diputados.

Lo primero que me gustaría es agradecer a mi grupo la oportunidad que me da de defender las infraestructuras de La Alpujarra, y en este caso especialmente de un tema que afecta enormemente a Lanjarón; una comarca brillante por sus paisajes, por sus gentes y por su gastronomía, pero extremadamente

necesitada de unas adecuadas comunicaciones y de unos accesos decentes.

Señora Consejera, puede parecer una frivolidad preguntar por este nuevo trazado, cuando hay tramos en la red de carreteras de La Alpujarra que son prácticamente intransitables, como la ya tristemente famosa Torvizcón-Cádiar o la A-4132 en el tramo de Pitres, o un poco antes en el tramo de Pampaneira, o en la A-337 entre Picena y Ugíjar, o en la 4130, término de Rubite, y podríamos nombrar algunas más por donde circular es jugarse la vida a diario.

Pero deja de ser una frivolidad cuando —señora Consejera, usted se habrá informado— son ya más de 25 años prometiendo desde la Consejería que usted ahora dirige las obras en este tramo. Un recorrido de solo 7 kilómetros pero que consta de 67 curvas, la mayoría cerradas y, por lo tanto, de escasa o nula visibilidad, por el que circulan a diario un volumen muy importante de vehículos, de los que una gran parte son transporte pesado de gran tonelaje, procedente de toda La Alpujarra y especialmente de la planta embotelladora de Aguas de Lanjarón.

Todo ello con una carretera de una anchura de calzada bastante reducida, sin arcenes en gran parte del trayecto. Un tramo que en cuanto caen dos gotas los coches de deslizan como en una pista de patinaje. Este trozo está considerado de alto riesgo hasta en los informes de algunas importantes asociaciones del motor.

Ustedes llevan prometiendo, con ímpetu, el nuevo trazado 25 años, especialmente en épocas de elecciones, pero las obras nunca llegan. El 7 de noviembre del 2008 el que fuera Consejero de Obras Públicas hablaba de redacción del proyecto prácticamente realizado y de que faltaba poco para dar comienzo a las obras —la autorización medioambiental y poco más—. Pero el tiempo pasa y de hechos nada de nada.

Por eso, señora Consejera, acometan ya lo prometido, hagan el nuevo trazado de este tramo, que en La Alpujarra se llama Cerro de los Cañones, y no esperen a prometerlo en las próximas elecciones, porque ya se está perdiendo su credibilidad.

Con respecto a lo que me decía en su intervención de que se ha echado un firme; pues, sí, se ha echado un firme, efectivamente, es que era imprescindible echar un firme, es que era intransitable la carretera. Pero, desgraciadamente, para echar ese firme se esperaron 18 meses. Se hizo un fresado en la carretera —que se hace técnicamente tres días antes de echar el firme— y el fresado estuvo en la carretera 18 meses. Los accidentes de las motos se multiplicaban todos los días.

Yo le digo que esperemos que, efectivamente, esta obra sea una obra urgente, que sea eminente su realización, como acaba de decir la Consejera, porque de eso nos felicitaremos todos.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Señora Consejera, para terminar esta iniciativa.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Sí.

Señoría, varias cuestiones en relación con todas y cada una de las referencias que acaba de realizar.

Yo lo que he dicho, y lo reitero, es que actualmente está en tramitación ambiental. Cuando esté culminado el trámite de tramitación ambiental, yo estaré en condiciones de comprometerme a decir cuándo podemos comenzar. Porque no es un trámite que dependa de la Consejería de Obras Públicas, y, en ese sentido, yo no puedo cifrar fecha cierta para comenzar. Lo que sí le he dicho y le reitero es que es una actuación prioritaria para la Consejería de Obras Públicas y que, en el momento que esté culminado el trámite ambiental, nosotros vamos a poner todo el dispositivo en marcha para ir con toda celeridad.

Y, en ese tenor, también le diré —como sé que ha estado interesada, y lo ha referenciado en su intervención, ya no solo por esta comunicación entre la A-44 y Lanjarón sino por Torvizcón-Cádiar— que GIASA ha empezado, como ya le dije en la Comisión anterior, a intervenir en los taludes de esta carretera referenciada. Hoy precisamente, porque así lo tenía previsto, está el Director General de Infraestructuras Viarias. Y le diré que, desde la Dirección General de Infraestructuras Viarias, se tiene ya prácticamente culminado y hoy se visitan las obras para proceder a su culminación plena, un proyecto importante de intervención en la Torvizcón-Cádiar. Estamos viendo cómo realizar distintos y diversos proyectos en el ámbito de La Alpujarra para ir, en una planificación integral y global, actuando tramo a tramo. Lo que sí sabe su señoría, porque conoce bien la zona, es que no es tan fácil como parece. Hablarlo es muy fácil, pero ejecutarlo, por ser una zona sensible, es mucho más complejo y complicado desde el punto de vista medioambiental y desde el punto de vista de la tipología geotécnica del terreno. Y precisamente, al Director General de Infraestructuras Viarias, hoy, le acompaña un técnico, geólogo, para ir analizando, de manera que aquellas intervenciones y actuaciones que hagamos en taludes y en carreteras queden definitivamente asentadas y no tengamos luego problemas.

Desde esa perspectiva, estamos trabajando con rigor, con responsabilidad y le puedo decir que con la mayor de las celeridades para culminar cuanto antes las actuaciones.

8-09/POC-000989. Pregunta oral relativa a la variante de El Rocío, Huelva

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Consejera.

Comunicar a la Comisión que el autor de la iniciativa anterior, señor Valderas Sosa, me ha comunicado oralmente su intención de retirar la iniciativa cuando me he incorporado yo a la Comisión. Precisamente, me ha comentado el señor Vicepresidente que se había dado por decaída por no estar presente el autor. Pero, como me lo ha comentado el señor Valderas, le pido al letrado que haga constar la retirada por parte del grupo autor de la misma.

Pasamos a la siguiente iniciativa, pregunta con ruego de respuesta oral en Comisión, relativa a la variante del Rocío, en Huelva, que formula el Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra su portavoz, la señora Rivas Pineda.

La señora RIVAS PINEDA

—Muchas gracias, señor Presidente.

Señora Consejera, la infraestructura conocida como variante de El Rocío se viene desarrollando dentro de las actuaciones que el Plan Más Cerca tiene proyectadas en la provincia de Huelva. Se trata de una actuación que se está desarrollando en una zona complicada, concretamente estamos hablando del sudeste de la provincia de Huelva, de una zona que se encuentra entre la capital onubense y el Guadalquivir, en el ámbito de Doñana.

Por tanto, por un lado tenemos la necesidad perentoria de esta vía, ya que hasta ahora el único acceso a El Rocío ha sido la carretera A-483, que comienza, como usted bien sabe, en la Autovía del V Centenario a la altura de Bollullos Par del Condado y termina en Matalascañas, con unas intensidades medidas de tráfico diario excesivamente elevadas. Tanto es así que el anual abarca los 13.000 vehículos en el tramo norte, disparándose a 22.000 en agosto. Mientras que entre El Rocío y Matalascañas, que es la parte que nos ocupa podríamos hablar de 8.200 vehículos, y alcanza la cifra de 18.000 en verano.

Por todo ello, señora Consejera, como le digo, estos datos indican que esta variante es más que necesaria para la zona.

Por otro lado, esta infraestructura plantea o ha planteado dos retos bastantes importantes. En primer lugar, existía un reto técnico, el reto técnico del diseño de una infraestructura, como decía anteriormente, en una zona con un alto valor ecológico. Y, en segundo lugar, existía un reto administrativo, ya que contamos

con varios agentes implicados cuya posición había que consensuar. Y me refiero como usted bien sabe también a la propia Consejería de Obras Públicas, al Ayuntamiento de Almonte, a Medio Ambiente y al propio Parque Nacional de Doñana.

Afortunadamente, como no podía ser de otra manera, el Gobierno andaluz optó una vez más por la transparencia absoluta, no ya solo entre los proyectistas y los agentes que acabamos de nombrar, sino mediante la creación de la Mesa de la Sostenibilidad de Almonte, sobre la cual se ha ido poniendo en común el avance del trabajo y la posición de cada uno de los agentes que hemos nombrado anteriormente en cada uno de los temas que se han ido desarrollando, consiguiéndose de esta manera algo tan importante como el apoyo explícito de los agentes y el consenso tanto con Medio Ambiente como con el propio Parque Nacional de Doñana, para que así, de esta manera, se lleve a buen puerto el desarrollo de dicha actuación.

Y, por todo ello, señora Consejera, al Grupo Parlamentario Socialista nos gustaría conocer en qué estado de ejecución se encuentra y cuál es la inversión que se ha destinado a dicha infraestructura.

Muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Rivas.

Señora Consejera.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, como bien sabe, la Consejería de Obras Públicas y Transportes está ejecutando la variante de El Rocío en la provincia de Huelva, en la carretera A-483, y el objetivo de la actuación que estamos llevando a efecto, que estamos llevando a cabo, es desviar precisamente el tráfico de esta vía, evitando el paso por la aldea del Rocío, solucionando así los colapsos que se producen especialmente en los meses de verano, en los fines de semana, en los puentes festivos y en otras situaciones propias de la aldea, como es la propia Romería del Rocío, y actividades diversas y distintas que a lo largo del año, en la aldea, se celebra.

Es esta una actuación que es resultante —me gustaría subrayarlo, porque me parece muy importante— de un amplio diálogo entre administraciones públicas, asociaciones ecologistas, agentes económicos y sociales implicados que han consensuado la ejecución del proyecto tal y como se viene acometiendo. Hacemos lo acordado, llevamos a cabo lo consensuado a través del diálogo.

Y como la propia señoría menciona, en el enunciado de la pregunta, la variante se inicia precisamente al norte del núcleo del Rocío y se finaliza una vez superado el puente de la Canariega, sobre el arroyo de La Rocina. Es decir, estamos hablando de 4,34 kilómetros y, a la misma, se está destinando una inversión de 10,1 millones de euros.

En estos momentos está en el 90% de su ejecución la variante, aunque le diré que, en aras del consenso, del diálogo que hemos venido manteniendo, no solo antes sino durante la ejecución de la propia variante, hemos realizado algunas modificaciones sobre el proyecto inicial para adaptarlo a exigencias ambientales que han incorporado actuaciones complementarias. Esto debe quedar claro porque decidimos, desde el primer momento, acometer la actuación desde el diálogo y desde el consenso, y así la hemos venido desarrollando a lo largo de todo el tiempo. Y en este sentido, y precisamente por eso, hemos salvado el contacto con el arroyo de La Rocina mediante un viaducto elevado, que va a suponer la eliminación a nivel de la actual carretera y en consecuencia una mejor conectividad ecológica para grandes mamíferos y especialmente para el lince, porque tenemos sensibilidad a la hora de hacer el tratamiento de las infraestructuras viarias y preservar especies tan importantes como el lince que, como también sabe la Consejería de Obras Públicas, está realizando distintos pasos elevados para la preservación del lince. Y vamos también a conectar con un acceso mejorado con paso peatonal al centro de visitantes de La Rocina e instalación del parque nacional y se va también a naturalizar y mejorar la colectividad indirecta del arroyo de La Rocina y vamos también, con un importante proyecto de adecuación paisajística del entorno o la instalación de pasos de fauna, a mejorar sensiblemente todo en relación a la actuación global de la variante que estamos llevando a cabo.

En este sentido, subrayaré y señalaré que todas las medidas que hemos adoptado, todas las intervenciones que hemos hecho cuentan con el acuerdo del Consejo de Participación de Doñana, algo esencial y fundamental.

En definitiva, señoría, creo que la Junta de Andalucía, que el Gobierno de Andalucía, está cumpliendo con un compromiso con esta comarca a través de la ejecución de una importante infraestructura que va a mejorar sensiblemente la movilidad en todo el entorno. Y lo que es lo más importante: la Consejería de Obras Públicas y Transportes, el Gobierno de Andalucía, cuenta con las aportaciones de todos los ámbitos implicados: el movimiento rociero, el Ayuntamiento de Almonte, todos y cada uno han tenido su voz, su palabra, la han tomado, han hecho sus propuestas, se han recogido, se ha concluido con consenso, ha habido diálogo, y hoy está siendo una realidad esta variante y referente, como ejemplo de lo que significa el consenso, el diálogo y una forma diferente, distinta por parte del Gobierno

de Andalucía de hacer las cosas como se deben de hacer: contando con la ciudadanía.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Consejera.
Señora Rivas.

La señora RIVAS PINEDA

—Muchas gracias, señor Presidente.

Simplemente, señora Consejera, agradecer su información y valorar el trabajo que está haciendo junto con su equipo, concretamente en el caso que nos ocupa, como usted bien ha explicado, está dando como resultado una infraestructura integrada en el entorno y respetuosa con el medio ambiente.

Eso sí, destacar desde el Grupo Parlamentario Socialista, sobre todo como también ha señalado la adaptación del cronograma de la obra a los ciclos biológicos, no ya solo con respecto al lince, sino también con respecto a la rica avifauna del entorno de La Rocina, y también, como ha señalado, la adaptación de la obra al eje transversal de los pasos de fauna.

Nada más y muchas gracias.

8-09/POC-000993. Pregunta oral relativa a la Ronda Norte de Loja, Granada

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Rivas.

Pasamos a la siguiente iniciativa, también del Grupo Socialista, relativa a la Ronda Norte de Loja.

Para formular la pregunta, tiene la palabra su portavoz el señor García Giralte.

El señor GARCÍA GIRALTE

—Señor Presidente.

Señora Consejera, la Consejería de Obras Públicas, que usted dirige, tiene previsto ejecutar la obra denominada Ronda Norte en la ciudad granadina de Loja. Por ello, desde el Grupo Parlamentario Socialista, y, en particular, los diputados de Granada tenemos interés en conocer en qué trámite se encuentra la construcción de la Ronda Norte de Loja.

Gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor García Giralte.
Señora Consejera.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, como usted mismo menciona, en el enunciado de su pregunta, entre los objetivos del Plan Más Cerca que la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía está llevando a cabo, se encuentra la ejecución de la Ronda Norte de Loja, en la carretera A-4154.

Con esta actuación, creamos un nuevo itinerario concebido como variante del municipio de Loja que va a tener un carácter eminentemente urbano —subrayo este tema— y que va a contar con la ejecución de un carril bici a lo largo de los dos kilómetros que tendrá, de longitud, la actuación que vamos a realizar.

También le digo que en lo que ha sido todo el desarrollo hasta la culminación del proyecto de construcción, ha sido necesario proyectar e incorporar a este proyecto la ejecución de muros de contención de tierras en su margen derecha. Y, en este sentido, la ronda va a significar una alternativa a la actual travesía urbana y va a dotar a Loja de una conexión directa con el exterior entre las dos glorietas del municipio que son las que delimitan el principio y el fin de la actuación.

La ronda norte que estamos describiendo va a tener tres tramos. Se va a dividir en tres tramos y, en ese tenor, lo que le puedo decir en estos momentos es que el proyecto ya está redactado. Hemos estado, como bien sabe, durante este tiempo, redactando el proyecto, e incorporando toda una serie de cuestiones que se han ido planteando por la tipología del terreno, por el carácter urbano de la intervención de la que hablamos y por propuestas que se nos han formulado. Y es por eso que hemos incrementando sensiblemente en la culminación del proyecto de construcción la inversión a realizar. Le digo que en estos momentos la previsión de la Consejería está en 9,3 millones de euros la inversión que vamos a realizar, como digo, después de incorporar todas las actuaciones y mejoras una vez que hemos ido desarrollando el proyecto constructivo.

Y, en ese sentido, también le diré que actualmente estamos en conversaciones con la Consejería de Medio Ambiente para que las dos consejerías coordinemos las actuaciones toda vez que la ronda que vamos a ejecutar está afectada por un colector que tiene que acometer la Consejería de Medio Ambiente o que lo podemos acometer la propia Consejería de Obras Públicas; esa es la conversación que

estamos manteniendo para llegar inmediatamente a un acuerdo y ponernos manos a la obra toda vez que el proyecto está terminado, la inversión está cifrada en 9,3 millones de euros y ahora hace falta un acuerdo final de las dos consejerías que estamos hablando ya, para acometer ronda y colector a la par y que podamos hacer en su conjunto la intervención integral.

Ese es el momento en el que se encuentra la ronda y espero que pronto le pueda dar información exacta, ya del acuerdo final de las dos consejerías y cómo, por tanto, vamos a acometer esta obra, que sabemos es importantísima para Loja y para la zona.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Consejera.
Señor García Giralte.

El señor GARCÍA GIRALTE

—Muchas gracias, señor Presidente.

Señora Consejera, de sus manifestaciones parece claro que la ronda norte de Loja va a ser una realidad en un plazo razonable de tiempo, condicionado, como usted bien ha dicho, a ese acuerdo con la Consejería de Medio Ambiente para la ejecución del [...].

Esta obra va a significar para la ciudad de Loja y la comarca un importante avance en la movilidad de la población afectada en aquella zona, porque de una parte mejorará la conexión de los pueblos y vecinos de la comarca con la A-92 en tiempo y seguridad y, de otra, los vecinos y vecinas de Loja mejoran su movilidad urbana evitando atascos y retenciones de tráfico y aumentando su seguridad.

También significa la apuesta del Gobierno andaluz por resolver las comunicaciones en Loja y su comarca, así también como el cumplimiento del compromiso que asumimos en su momento en el programa electoral.

En cualquier caso, señora Consejera, su respuesta es una buena noticia para Loja y los ayuntamientos de la comarca, así como para sus vecinos y sus vecinas.

Termino animándola a que impulse lo más rápidamente posible la ejecución de este proyecto, para convertirlo en una realidad.

Muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor García Giralte.
Señora Consejera.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Señoría, simplemente para referenciar dos cosas: el 16 de marzo va a haber una reunión por parte de la Viceconsejera con el Alcalde de Loja, este tema está en la agenda de los temas que se van a tratar, que se van a ver, relativos al municipio de Loja, y lo que yo le puedo comprometer expresamente en esta Comisión es que, por parte de la Consejería de Obras Públicas, vamos a hacer todos los esfuerzos para que con rapidez y prontitud alcancemos las dos consejerías que hemos de intervenir un acuerdo y podamos dar luz verde a lo que es un proyecto de construcción de una ronda que es fundamental y esencial para el municipio de Loja.

Así que no le quepa la menor duda de que, en esa relación que tenemos con el alcalde, le informaremos, pero, además, también informaré a sus señorías cuando alcancemos un acuerdo definitivo con la Consejería de Medio Ambiente, en cuanto a la actuación que me pregunta.

8-10/POC-000091. Pregunta oral relativa a los plazos de las líneas 2, 3 y 4 del metro de Sevilla

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Consejera.

Pregunta con ruego de respuesta oral, relativa a los plazos de las líneas 2, 3 y 4 del metro de Sevilla, del Grupo Parlamentario Popular.

Formula la misma el señor Raynaud Soto.
Muchas gracias.

El señor RAYNAUD SOTO

—Gracias, señor Presidente.

Señora Consejera, para dar por formulada la pregunta.

Sabiendo que usted normalmente lo lee con detenimiento, habrá observado un verbo «era». Lo que quiere decir es que el plazo, los plazos de construcción eran el 31 de octubre; posteriormente se aplazó al 31, y me faltaba la palabra «era» en la pregunta que le hemos formulado.

Dicho esto, doy por formulada la pregunta.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Raynaud.
Señora Consejera.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Señoría, he de manifestarle y de decirle que los plazos no son los que indica usted aquí y que, además, los plazos se han cumplido porque los proyectos de construcción los tenemos, pero establecido un método de trabajo que se está llevando a cabo.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Consejera.
Señor Raynaud.

El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señora Consejera y señor Presidente, también.

Bueno, por la visto es la primera vez que la Consejería tiene unos proyectos de esta envergadura y no lo hace público. Es decir, usted acaba de manifestar que están los proyectos constructivos de las líneas 2, 3 y 4. Supongo, entonces, que las catas arqueológicas que se están llevando a cabo en estos momentos en la ciudad de Sevilla serán unas catas arqueológicas post proyecto, es decir, que estarán de alguna manera ratificando o siendo una incidencia importante en lo que es la redacción del propio proyecto. Porque, desde luego, en este momento, si salimos de este Parlamento, nos encontramos en la ronda, a la altura de La Pastora, con uno de los carriles cortados por las prospecciones del metro de Sevilla, la teórica línea 3.

Dicho esto, y como usted acaba de afirmar que los proyectos están terminados, pues me gustaría que me respondiera, en este caso, a lo siguiente, vamos a ver: la línea 3, si está terminada, ¿va a ser subterránea en la totalidad del recorrido o va a ser mixta, subterránea y en superficie? Dado que los proyectos, usted acaba de manifestar que están terminados, ¿se van a emprender simultáneamente las líneas 2, 3 y 4? ¿O, tal y como usted manifestó aquí —y consta en el *Diario de Sesiones*—, se van a ir intercalando tramos de las respectivas líneas para que sean, de alguna manera, coincidentes con la línea 1 y de acuerdo también con el Ayuntamiento de Sevilla? Dado que los proyectos de las líneas 2, 3 y 4 están terminados, ¿cuál es la fecha que tiene prevista la Consejería para sacar a licitación las respectivas líneas 2, 3 y 4 para su construcción? ¿Se va a sacar a licitación solo la línea 3 y, posteriormente, tramos de la 2 y de la 4? ¿O van a sacar a licitación conjuntamente las líneas 2, 3 y 4 o por fases?

Señora Consejera, dado que usted acaba de manifestar que los proyectos han cumplido su plazo, supongo que la prórroga del plazo, y están finalizados de la línea 2, 3 y 4, le pregunto:

¿Qué sistemas de financiación, de ejecución, de explotación se van a llevar en las distintas líneas?

¿Se van a volver a constituir UTE como en la línea 1 del metro de Sevilla o va a asumir la Junta de Andalucía la construcción, la gestión y la explotación de las respectivas líneas 2, 3 y 4?

Señora Consejera, ¿van a tener, dado que están los proyectos terminados —y usted ya, evidentemente, los conoce— prolongación de las líneas 2, 3 y 4 hacia las áreas metropolitanas en su extensión norte, fundamentalmente de la línea 3 de Pino Montano hacia el norte y de Bermejales y Bellavista hacia el sur?

Le pregunto, señora Consejera, dado que las líneas 2, 3 y 4 están finalizadas, ¿están ya previstos en las líneas 2, 3 y 4 los sistemas constructivos, supongo, de las tres líneas, y usted no tendrá inconveniente en estos momentos en explicarnos cuál va a ser, efectivamente, ese orden y ese sistema de construcción de las líneas 2, 3 y 4?

Y por último, señora Consejera, y esta es la pregunta del millón, dado que los proyectos están terminados en su conjunto, con esta realización de los tres proyectos de las líneas 2, 3 y 4, ¿considera la Junta de Andalucía que ha dado por finalizado el plan del metro de Sevilla que en su momento aprobó el Consejo de Gobierno, de las cuatro líneas de metro, y podemos decir que la red de metro de Sevilla, ya con los proyectos de construcción finalizados, que usted acaba de decir, de las líneas 2, 3 y 4, también ha finalizado?

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

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Raynaud.
Señora Consejera.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Muchas gracias, señor Presidente.

Señor Raynaud, le voy a anunciar en este momento una cuestión que me parece fundamental. Como usted lo que está planteando no es una pregunta, porque lo que ha preguntado cae de su peso, ni hay retraso en relación a los proyectos y, por tanto, no hay fecha de finalización, con eso yo ya le daría por

contestada su pregunta. Usted se ha confundido, no hay ni retraso ni hay, por lo tanto, nueva fecha para la finalización.

Le digo que se ha confundido por una razón fundamental, señoría, con todo el respeto, y es que una cosa es que se licitaran los proyectos en el 2007, que se decidiera a quiénes se les adjudicaban en octubre y que se formalizaran después los contratos correspondientes en fechas sucesivas: uno en enero, otro en febrero... Por tanto, los plazos no eran los que usted dice y referencia en su pregunta a la hora de ejecutarlos, sino, a partir de la formalización del contrato del encargo del proyecto, pues, empieza a computar el plazo, no antes. Y por eso le digo que están confundidas las afirmaciones que usted realiza en la pregunta.

Pero yo creo que usted está confundiendo una pregunta con una comparecencia. Como está muy interesado en el metro, ahora ya el 2, 3 y 4, porque se ha dado cuenta del buen funcionamiento de la 1, con más de 10 millones de viajeros, pues, la Consejera comparecerá, comparecerá *motu proprio* en la Comisión, para hablar de las líneas 2, 3 y 4.

Pero le voy a decir, en relación a su pregunta, una cuestión que me parece esencial y fundamental: cuando se encargan proyectos constructivos, lógicamente, en dichos proyectos aparecen distintas posibilidades, distintas alternativas diferentes y distintas propuestas, y hemos entendido desde la Consejería, y por eso lo estamos llevando a cabo, que el camino idóneo a seguir, el mejor para Sevilla, para la ciudadanía de Sevilla, era dialogar con el ayuntamiento, a nivel técnico, a nivel técnico. Por eso se ha creado una comisión, que está trabajando para, lógicamente, alcanzar, desde el diálogo, un acuerdo y un consenso pleno en todo lo que significa, en función de las diferentes alternativas, el trazado que cada una de las líneas ha de llevar y el comienzo de las obras de las diferentes líneas. Y, además, no solo estamos trabajando técnicamente dialogando para consensuar, sino que estamos trabajando, trabajando, y por eso se han hecho, en primer lugar, las catas en relación a la línea 3 de los servicios afectados, y ahora se están haciendo, en la otra parte de la línea 3, las catas arqueológicas para ver si podemos encontrarnos con restos arqueológicos que puedan impedir el desarrollo o la ejecución del trazado que consideremos óptimo, el mejor para Sevilla.

En ese contexto estamos trabajando, y en ese contexto se está trabajando con esas iniciativas, esas alternativas y esas propuestas que los proyectos de construcción plantean. Y eso es lo que estamos haciendo, señor Raynaud, eso, justamente, es lo que estamos haciendo, lo que debemos hacer: hablar, dialogar, para que, cuando iniciemos el proyecto, podamos culminarlo sin ningún problema y con prontitud y rapidez.

8-10/POC-000165. Pregunta oral relativa a las expropiaciones por las obras del enlace Puente de Andalucía con la A-45, en la ciudad de Córdoba

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Consejera.

Pasamos a la siguiente pregunta, la última que figura en el orden del día, del Grupo Popular, relativa a las expropiaciones de las obras en el enlace del Puente de Andalucía con la A-45 en la ciudad de Córdoba.

Señor Fuentes, tiene usted la palabra.

El señor FUENTES LOPERA

—Muchas gracias, señor Presidente.

Señora Consejera, qué valoración hace su Consejería sobre los procedimientos de expropiación previstos para las obras de conexión del Puente de Andalucía, en la ciudad de Córdoba, con la A-45, atendiendo al cumplimiento del protocolo suscrito en el año 2006 entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Obras Públicas, y en virtud del cual, y según afirmaba usted el 1 de julio en esta sede parlamentaria, estaban realizando un seguimiento importante, «expreso» —dijo literalmente—, y también porque estaban comprometidos junto con el Ministerio a realizar esa conexión, además de aportar recursos económicos desde la Junta de Andalucía.

Muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Fuentes Lopera.

Señora Consejera.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Señoría, una cuestión previa, porque el Puente de Andalucía no va a conectar con la A-45: va a conectar con la A-4. Entonces, no sé a qué se refiere su señoría en su pregunta.

Pero, dicho esto, aquí hay unos procedimientos de expropiación, y todo procedimiento de expropiación tiene un procedimiento legal que lo lleva el Ministerio de Fomento. Por lo tanto, pregunte en el lugar adecuado.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Consejera.
Señor Fuentes.

El señor FUENTES LOPERA

—Muchas gracias, señor Presidente.

Yo agradezco la matización, señora Consejera. Y sí decirle que usted dijo el 1 de julio que iba a hacer un seguimiento expreso de esas expropiaciones. Lo dijo aquí, en sede parlamentaria. Luego están incumpliendo la palabra dada.

Usted dijo que iba a hacer un seguimiento expreso, y está en el *Diario de Sesiones*, ¿no? Además de que tiene el deber, también, de explicar aquí, señora Consejera, porque está comprometida por el protocolo suscrito en 2006, sobre la evolución de esas expropiaciones, y así lo puso de manifiesto según el acta de esa sesión.

Señora Consejera, dígame, y no siga faltando al respeto a este Parlamento, a quién y cuándo se adjudicaron las obras, si se han adjudicado, porque también confirmó en sede parlamentaria que se habían licitado las obras. En marzo dijo usted literalmente, en marzo del año 2009, Consejera. Y, además, dígame qué número de expedientes de expropiación se han realizado, en qué cuantía, y si ha surgido algún problema en defensa de los derechos de los afectados. De eso se trata, señora Consejera, para saber si se van a hacer las obras o no se van a hacer las obras; si hay algo oculto que usted quiere tapar porque no tenga financiación para hacer efectivas esas obras. Y, sobre todo, para que quede constancia, en la parte que le corresponde por la firma de este protocolo, hasta qué punto se va a hacer esa obra. De eso se trata Consejera.

Yo iré, iremos a Fomento a preguntarle también por las tareas de Fomento; pero usted, literalmente, y según ese protocolo, afirmó en sede parlamentaria: «Vamos a hacer un seguimiento expreso».

Pues, en base al seguimiento expreso, Consejera, usted tiene que dar explicaciones a este Parlamento sobre las expropiaciones realizadas y cuándo se van a iniciar las obras, en base a ese seguimiento expreso, y, además, usted está vinculada por la firma de ese protocolo—usted no: la Consejería de Obras Públicas—. Y eso es lo que le preguntamos y eso es lo que usted tiene que decir aquí. Si no dice absolutamente nada, señora Consejera, estaremos pensando lo peor: que ustedes no van a hacer absolutamente nada con esa conexión.

Muchas gracias, Presidente.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Fuentes.
Señora Consejera.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Señoría, es curioso lo que usted manifiesta, porque, si leemos su pregunta, lo que dice es: «¿Qué valoración hace la Consejería sobre los procedimientos de expropiación previstos?». Los procedimientos de expropiación no tienen valoraciones por una sencilla razón: porque son procedimientos legales establecidos, y no vamos a estar valorando y evaluando lo que es un procedimiento legal establecido.

Y, además, dice «para las obras de conexión del Puente de Andalucía en la ciudad de Córdoba con la A-45», y yo le digo que el Puente de Andalucía no va a tener conexión con la A-45, y que esas obras que usted referencia, de conexión del Puente de Andalucía con la A-45, no han sido adjudicadas a nadie. Refiriéndome a la literalidad de su pregunta, le tengo que decir:

El Puente de Andalucía, salvo que usted trace una ciudad diferente y distinta en su pregunta, no conecta con la A-45, y esas obras a nadie se les han podido adjudicar, lógicamente. Y los procedimientos expropiatorios no tienen valoración: es cumplimiento legal. Y, el seguimiento, claro que se lo hace la Consejería. ¿Sabe por qué? Porque nosotros vamos a cumplir con la parte del convenio suscrito con el Ministerio de Fomento, que nos vincula; nosotros vamos a cumplir, poniendo el dinero correspondiente, y la obra se va a hacer, y usted sabe perfectamente que el Ministerio de Fomento está llevando a cabo los expedientes y los procedimientos expropiatorios tal como la ley prevé, tal como la ley prevé. Aquí no hay nada que ocultar, aquí no hay nada que tapar, señoría, absolutamente nada, transparencia plena y total, un convenio suscrito al que se le va a dar cumplimiento. La Junta de Andalucía, la Consejería de Obras Públicas, va a poner el dinero correspondiente a ese convenio, y el Ministerio de Fomento tiene una vocación y una voluntad decidida, que es ejecutar la obra cuando los procedimientos de expropiación se culminen, y en ese sentido se están realizando y se están llevando a cabo.

De manera que, señoría, lo primero es que el Puente de Andalucía no conecta con la A-45, y, por lo tanto, no hay ninguna obra que adjudicar ni ninguna expropiación que realizar.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Consejera.

Finalizados los puntos del orden del día relativos al control al Gobierno, suspendemos durante un minuto la Comisión, agradeciéndole a la excelentísima señora Consejera su comparecencia ante la misma.

[Receso.]

8-10/PNLC-000001. Proposición no de ley relativa a la elaboración del calendario de las obras previstas en el PISTA 2007-2013

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señorías, reanudamos la sesión con el punto tercero del orden del día, proposiciones no de ley.

Comenzamos por la que figura primero en el mismo, que es la relativa a la elaboración del calendario de las obras previstas en el PISTA 2007-2013, del Grupo Parlamentario Popular.

Para iniciar el debate de la misma, tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular, señor Raynaud.

El señor RAYNAUD SOTO

—Gracias, señor Presidente.

El Grupo Parlamentario Popular trae una proposición no de ley a la Cámara en relación con la actualización y a los compromisos que se derivan del PISTA 2007-2013 —Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte de Andalucía—, documento que, sin ningún género de dudas, marca el eje, la ruta, el rumbo, el compromiso de las infraestructuras en nuestra tierra. Un documento que, aun cuando con un horizonte más reducido del que marca su propio dígito de comienzo —2007—, se aprobó en septiembre de 2008, realmente ha podido tener sus primeras repercusiones presupuestarias en los presupuestos del año 2009 y en el vigente de 2010, y que se apoyaba en instrumentos, en documentos auxiliares como el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, la Estrategia para la Competitividad, el programa operativo FEDER, el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes del Estado —fundamental, importantísimo, con un horizonte 2005-2020—, la política comunitaria sobre el transporte, etcétera.

Igualmente, el PISTA incluye distintos programas para su ejecución, como un programa viario, un programa de ferrocarril, de puertos, de aeropuertos, de

transporte de personas y de áreas logísticas, que hoy hemos tenido la oportunidad de oír algunos de los proyectos en marcha por parte de la Consejería en estas áreas logísticas.

Pues, bien, señorías, la clave —y no lo podemos olvidar— de este PISTA es que el 70% de su inversión corre a cargo de la Administración General del Estado. De los 30.000 millones de euros que prevé la inversión del PISTA, el 70% de ellos —por lo tanto, 21.000 millones de euros— corresponde a las arcas del Estado, a la Administración General del Estado, en el Grupo Fomento, directamente desde el Ministerio, o bien de las empresas del propio grupo, que deberán aportar para infraestructuras en nuestra tierra esos 21.000 millones de euros. Los 9.000 restantes corresponden a la financiación que deberá aportar la Junta de Andalucía.

Yo creo que sería, en estos momentos, verdaderamente redundante el que tratáramos de llegar y de insistir sobre la caída importante en materia de financiación y de inversiones, tanto por parte del Estado como por parte de la Junta de Andalucía. Son motivos claros —y permitanme, señorías, que se los recuerde— que los datos en materia de infraestructuras del Estado son demoledores: fuertes caídas en la licitación de la obra pública, unidas a un Proyecto de la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2010 que, en su sección 17, disminuye la previsión del crecimiento y las inversiones reales, con respecto al año anterior, en más de seis puntos porcentuales, situando la variación de inversiones frente a 2009 en un -1,44%. Estamos, por lo tanto, ante un frenazo importantísimo en los Presupuestos Generales del Estado para 2010, que van a influir, de una manera absolutamente directa, en las inversiones del Estado en Andalucía.

Y me estoy refiriendo a lo que estaba sobre el papel. No me estoy refiriendo al recorte de las infraestructuras que, con motivo del recorte presupuestario, ha anunciado recientemente el Gobierno de la Nación. Y, precisamente, va a ser la Consejería de Fomento..., perdón, el Ministerio de Fomento el que va a tener el mayor recorte en materia inversora.

Si a eso le unimos, evidentemente, las dificultades de financiación por parte de la Junta de Andalucía, una comunidad..., una Consejería que nunca en la Junta de Andalucía ha sido capaz de superar ese listón del 1% del Producto Interior Bruto andaluz, que se mantiene una y otra vez en el 0,7%, en el 0,8%, y que repito que, en este ejercicio de 2010, con una bajada importantísima del Capítulo VI, de Inversiones, llega a tener que recurrir —como estamos viendo de manifiesto— a la inversión público-privada y a la Deuda histórica, obras que, desde luego, no van a poder ser financiadas, al menos a corto plazo, por la Deuda histórica, dado el sistema verdaderamente indignante que el Gobierno de la Nación va a emplear para la liquidación de la Deuda histórica con Andalucía.

En relación a la financiación público-privada, las únicas noticias que tenemos de un posible acuerdo de una inyección financiera de las empresas privadas que permitan financiar este PISTA se refieren, exclusivamente —hoy lo anunciaba la Consejera—, a algunos esbozos en algunas de las zonas logísticas. Y, por lo que hemos oído en los medios de comunicación, o podido leer en los medios de comunicación, alguna que otra aportación en materia de puertos deportivos. Pero la realidad es que, del resto de las inversiones fuertes en materia ferroviaria, en materia viaria, no hay ni un solo compromiso que, en estos momentos, se pueda poner encima de la mesa.

Señorías, el tema, evidentemente, es ciertamente complejo pero, fundamentalmente, es un tema de enorme responsabilidad ante los andaluces. No podemos estar anunciando un plan que difícilmente va a tener su horizonte en 2013 ni en la finalización de determinadas obras, ni en el comienzo de algunas de ellas, ni siquiera en los plazos de finalización. Podría poner innumerables ejemplos de obras que corren a cargo de la Junta de Andalucía que no han sido comenzadas, que van a ser atrasadas de una manera importante, o que, algunas de ellas, ni siquiera tienen una fecha de comienzo y de finalización. Qué decirles a ustedes de la Jaén-Córdoba, de la Autovía del Olivo o de los proyectos tranviarios, o del propio Metro de la ciudad de Granada.

Por lo tanto, es un compromiso de esta Cámara, no es un compromiso solo del Gobierno. Es un compromiso de esta Cámara y de todos los grupos políticos, de decir con un mínimo de realismo, con un mínimo de verdad, con un mínimo de concreción y de compromiso real, cuáles van a ser los periodos reales de finalización de las obras contempladas en el PISTA.

Eso es, señorías, lo que pretende nuestra proposición no de ley, el llegar y el elaborar, a la mayor brevedad posible, un documento, en primer lugar, de diagnóstico real. Yo tengo que recordarles a sus señorías que la Comisión de Seguimiento del PISTA se reúne sin la presencia de esta Cámara. Lo pedimos en su momento, queríamos estar presentes en ese órgano de seguimiento del PISTA. No está esta Cámara y, dado que, evidentemente, no tenemos esa participación y esa información de primera mano, un calendario, en primer lugar..., un documento de situación de la obra pública y, a continuación, un calendario de su ejecución y puesta en servicio real. Y, lo que es más importante, señorías, que se adecue al calendario del Plan de Infraestructuras del Estado, el 70% depende del Estado. El Gobierno de la Nación ha aceptado elaborar ese calendario, y yo creo que es importante que vayamos de la mano, porque se nos pueden caer, como un castillo de naipes, los objetivos del PISTA, sin que venga de la mano, sin que vayamos coordinadamente con el Plan de Infraestructuras del Estado.

Termino, señor Presidente. Esta es la intención de nuestra proposición de ley, elaborar, a la mayor brevedad posible, este documento de diagnóstico real de la situación de la obra pública en nuestra tierra y, a continuación, un calendario de su ejecución y puesta en servicio que permita hacer un seguimiento realista de la infraestructura que necesita Andalucía.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Raynaud.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra su portavoz, el señor Cebrián.

El señor CEBRIÁN PASTOR

—Muchas gracias, señor Presidente. Señoras y señores diputados.

Bien, como ha planteado el señor Raynaud, el PISTA es el principal instrumento de planificación que tenemos en nuestra Comunidad para acordar con los agentes económicos y sociales, y también con el resto de administraciones públicas, nuestras prioridades en materia de infraestructuras del transporte, y todo ello en un marco de sostenibilidad.

Por lo tanto, es el plan trascendental para el futuro de nuestra Comunidad. El plan es fruto de un acuerdo muy importante con los agentes económicos y sociales, y también es fruto de un compromiso de colaboración entre las diferentes administraciones públicas: la Administración General del Estado y las propias corporaciones locales. Y, lógicamente, hay también unos compromisos financieros para garantizar la ejecución del plan.

Es verdad que gran parte de estos fondos vienen de la Administración del Estado, que, a su vez, los deriva de fondos procedentes de la Unión Europea. Y yo creo, señorías, que somos todos conscientes de que esa aportación del Estado está garantizada, porque la contempla nuestro Estatuto de Autonomía, que establece —y desde que está en vigor se está cumpliendo— que la aportación del Estado a las infraestructuras en nuestra Comunidad, pues, sea equivalente a nuestro peso poblacional en el conjunto del Estado, cosa que, cuando gobernaba el Partido Popular, pues, no sucedía y siempre estábamos tres, cuatro puntos por debajo de ese porcentaje que, en justicia, nos corresponde.

También se garantiza que los fondos que llegan a España desde la Unión Europea, para Andalucía, se destinen a Andalucía, cosa que no sucedía cuando gobernaba el Partido Popular, que derivó hacia otras comunidades, pues, la friolera de más de cuatro mil millones de euros. Pero, en cualquier caso, esa es la

estrategia del Partido Popular, de pedir a los demás que hagan lo que ellos no hicieron cuando gobernaban y, sobre todo, de crear dudas e incertidumbre en un momento complejo y difícil como este, en el que la confianza es un elemento fundamental para salir de esta situación.

Efectivamente, el plan tiene, podemos decir, dos niveles de control de su desarrollo y ejecución. Tiene uno, que es el marco en el que se elaboró el plan, con los agentes económicos y sociales y su Comisión de Seguimiento, que, por las noticias que yo tengo, próximamente se reunirá para evaluar lo acontecido en el año 2009. Y, luego también, tiene un control político, que se lleva a cabo en esta Cámara, cuando las iniciativas de los grupos lo entiendan conveniente y oportuno. Cualquiera que mire el registro de iniciativas pendientes de debate de esta Comisión, pues, podrá ver que el Gobierno ha pedido comparecer en Comisión y en Pleno: en Comisión, el 9 de marzo, y en Pleno, el 29 de septiembre del año pasado; que Izquierda Unida lo pidió el 5 de junio, y el Partido Socialista el 15 de junio, y el Partido Popular, el último, el 18 de junio del año 2009. Bueno, y estamos esperando que el Partido Popular priorice políticamente el control al Gobierno sobre la situación, grado de ejecución y calendario del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en nuestra Comunidad. Sin embargo, no lo hace, y hoy, en su derecho, pues, plantea una proposición no de ley en la que, el señor Raynaud ha planteado, pues, piden un calendario, obra por obra, de cumplimiento de fechas y demás, ¿no?

Bueno, desde el Grupo Parlamentario Socialista, nosotros entendemos, con todo el respeto, señor Raynaud, que esto es una estrategia, bueno, que ustedes siguen, pero que pone de manifiesto, desde nuestro punto de vista, algo que creemos que es grave, y es que ustedes tienen miedo al debate en sede parlamentaria sobre este tema, sobre la base de hechos reales, datos ciertos, y que, simplemente, pues, utilizan el esquema de una proposición no de ley, pues, porque les permite su turno de cierre del debate y, lógicamente, pues, dejar flotando en el ambiente, pues, esas dudas, esas incertidumbres que ustedes intentan crear, pero después no se corresponden con los datos verdaderos.

Vamos a ver, lógicamente, qué valoración hacen la semana próxima, o en fechas próximas, los agentes económicos y sociales. Y, por coger un referente que usted, señor Raynaud, siempre utiliza mucho —otra cosa es cómo lo utiliza—, que se refiere a los datos de licitación de SEOPAN del año pasado, pues, mientras que en Andalucía los datos de licitación de obras públicas de la Comunidad Autónoma fueron de 2.429 millones de euros, en Castilla y León, que es algo más pequeña, fueron menos de la mitad, 1.132 millones de euros; en Valencia, que es la joya no sé de qué, pero de algo es la joya del Partido Popular, 593 millones, señorías, frente a 2.329. Claro, si nosotros necesitamos

un calendario, ¿qué es lo que necesitan los dirigentes y los responsables del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Valencia para cumplir sus compromisos en relación con las infraestructuras? En Galicia, 536 millones de euros y, en Madrid, que es donde algo más se aproximan, 1.547 millones de euros. Por tanto, yo creo que hay siempre esa doble visión del Partido Popular, de exigirles a los demás lo que ellos, cuando tienen la oportunidad de hacerlo, nunca hacen. Es decir, han reducido, en todas las comunidades donde gobiernan, muy mucho las cantidades dedicadas a inversión en obra pública y, luego, pues, yo he tenido la..., he mirado por ahí, en Internet, el programa electoral del Partido Popular en las elecciones del año 2008 en Andalucía, y, bueno, pues quitan todas las propuestas de actuaciones en carreteras, en ferrocarril... ¿Hay algún calendario en las obras? Ninguno, ¿eh? En el marco de 2015, me imagino, cuando vayan al programa electoral de 2012, dirán que en el marco de 2020, pero, en definitiva, ningún compromiso de calendario, ningún compromiso de financiación. Y, además, pues hay unos antecedentes. Ustedes gobernaron en..., a nivel del Estado, usted lo ha dicho, que tiene una gran importancia el papel del Estado en las infraestructuras de nuestra Comunidad, ocho años, y ningún andaluz recuerda ninguna obra de infraestructura viaria o ferroviaria importante que ustedes iniciaran y terminaran en nuestra Comunidad, ninguna. Tramito una carretera no sé dónde, una travesía de un ferrocarril no sé dónde, pero, infraestructuras importantes, ninguna. Se volcaron, llevándose el dinero que le correspondía a Andalucía, en otras comunidades, y, probablemente, su referente de inversión y obra pública fuera el Ave a Cataluña, que yo creo que necesitaban un reloj en cuanto al tiempo que tardaron en hacerlo y lo mal que lo hicieron.

Pero, es más, señorías: el único Gobierno que tuvo la valentía de ponerle públicamente un reloj a una obra, a una iniciativa importante, en Andalucía y en España, fue el Gobierno socialista de Felipe González, cuando le puso un reloj a la Expo de Sevilla de 1992, y yo recuerdo, pues, lo que ustedes hacían entonces, que es lo mismo que hacen ahora: desprestigiar todo lo que estaba en torno a la Expo, intentando que fuera un desastre, y, entre ello, pues desprestigiar uno de los elementos fundamentales, como era el Ave Madrid-Córdoba-Sevilla. Al final, la Expo fue un éxito, el Ave ha sido un éxito, a pesar de su oposición.

Por lo tanto, cumplimos en el pasado, cumplimos en el presente y cumpliremos en el futuro los compromisos que adquirimos con los ciudadanos y las ciudadanas. Ustedes, como les decía, están en esa estrategia de crear malestar, de crear incertidumbre; en definitiva, de poner elementos que no contribuyan a generar confianza en los ciudadanos, en los empresarios, en el conjunto de la sociedad, para que esa confianza ayude a combatir la situación de crisis que padecemos. Pero, en cualquier caso, yo

estoy convencido de que el esfuerzo conjunto de los gobiernos, de las diferentes administraciones, por lo menos de las que gobierna el Partido Socialista, y de la sociedad, la gente de sindicatos, empresarios, ciudadanos en general, va a permitir, a pesar de su oposición sistemática y ese crear mal ambiente en todos los temas, a que seamos capaces con nuestro esfuerzo, y no con su colaboración, a salir de esta —termino rápidamente, Señor Presidente—..., salir de esta situación. Yo creo que ustedes cometen un error al unir su futuro político a la gravedad de la crisis. Ustedes piensan que, mientras peor vayan las cosas, mejor les van a ir a ustedes, y probablemente se sientan, incluso, alentados por datos puntuales de encuestas en este momento. Yo, simplemente, un consejo: miren ustedes por la vela, que la procesión es muy larga.

Muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Cebrián.
Señor Raynaud.

El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señor Presidente.

Mire, señor Cebrián, parece que para usted solo hay debate cuando cierra el Partido Socialista. Es decir, me ha parecido entender que, evidentemente, nosotros lo que presentamos son proposiciones no de ley y que rehuimos el debate. Pues no, vamos a debatir y vamos a cerrar nosotros, para eso la iniciativa es nuestra. Y, por supuesto, va a haber debate.

Dicho esto, usted, evidentemente, no tiene otro discurso más que el discurso del pasado. Yo también le voy a dar una pequeña recomendación, ya que usted se ha permitido darme un consejo: no le vaya a usted a pasar como a la mujer de Lot, que, por mirar tanto hacia atrás, se queden ustedes convertidos en una estatua de sol..., de sal, en las próximas elecciones autonómicas. No miren ustedes hacia atrás, miren ustedes al presente y al futuro.

Y, al futuro, señoría, es llegar y el tener la inconsciencia, la inconsciencia supina de pretender que los fondos europeos van a ser constantes, van a ser eternos. Señor portavoz del Partido Socialista, están a la vuelta de la esquina, finalizados. No vamos a tener esa ayuda. Lo que de verdad vale, con independencia de nuestro Estatuto, que marca, evidentemente, unas directrices generales, son los presupuestos generales del Estado y los presupuestos de la Junta de Andalucía. Ahí te quiero ver, ahí es donde hay que mojarse,

ahí, negro sobre blanco, están los compromisos y ahí, desgraciadamente, escriben ustedes con un bolígrafo de tinta invisible. Escriben ustedes lo que les conviene, se borra automáticamente, y los andaluces no saben lo que ustedes prometen una y otra vez. Esa es la realidad del Partido Socialista. Y, claro, evidentemente, usted quiere debate, naturalmente que tenemos que tener debate, y lo vamos a tener, y vamos a llamar a las cosas por su nombre.

Mire usted, señor Cebrián, Autovía del Almanzora, prometida desde el año 1986: se han puesto en servicio 8 kilómetros, 350 metros al año, se ha hecho el 8,8% desde el año 1986.

Autovía del Olivar: prometida desde el año 1999 en el plan de infraestructuras, se han puesto en servicio, de sus 190 kilómetros, el 7,3%.

Discurso de investidura del señor Chaves, año 2004, prometido el corredor ferroviario de la Costa del Sol. No se ha puesto ni un kilómetro en servicio, de los 56 kilómetros. Grado de cumplimiento cero.

Declarar de interés metropolitano las líneas 1 y 2 del metro de Málaga, se inaugurará en febrero de 2009. Dígales usted a los malagueños dónde está el metro, la línea 1 y la 2 de Málaga.

Del Plan de Infraestructuras 1997-2007, la Córdoba-Jaén, grado de cumplimiento, cero, cero rotundo, la Córdoba-Jaén.

El arco Iznalloz-Guadix, uniendo las autovías A-92 y Bailén-Granada, no se han iniciado las obras.

Autovía Jerez-Arcos hacia Algodonales, grado de cumplimiento, cero, no se han iniciado las obras.

Autovía de la Sierra de Huelva, Ruta de la Plata, entre Zalamea y Santa Olalla, grado de cumplimiento, cero, no se han iniciado las obras.

Metro de Sevilla, la línea 1, tres años de retraso; de la 2, de la 3 y de la 4 hemos tenido hace un momento el compromiso firme, rotundo y nítido de la Consejera dando los plazos de funcionamiento de las tres líneas.

¿Quiere usted más debate, señor Cebrián? Estoy encantado de tener más debate.

Mire usted, al Ministerio de Fomento le corresponde un ahorro de 1.760 millones, es decir, un descenso del 6% sobre lo establecido en el presupuesto para este año, según cifras oficiales del propio Ministerio, y se quedan ustedes impasibles, con lo que eso va a suponer para las infraestructuras en Andalucía.

Le cito una manifestación de un señor que está de moda y que parece que va a dirigir el Congreso de ustedes, el Presidente del Congreso futuro. Creo que no tendrán ustedes dudas: «Don José Antonio Viera precisó que lo lógico es que el ajuste obligado de Fomento ha de ahorrar 1.700 millones de euros, de los 3.500 que se propone el Ejecutivo central deba repercutir en los proyectos sevillanos».

«Sacyr reanuda las obras de la autopista de Las Pedrizas». Un año se ha llevado esta obra del Ministerio de Fomento paralizada, un año.

¿Quiere usted más debate, señor Cebrián, sobre lo escrito con la tinta invisible y la realidad? «Fomento deja en apeadero la torre de Calatrava que iba a construir en Huelva».

Tengamos más debate. Datos de licitación en el mes de enero. Andalucía..., siempre están ustedes hablando de que son ustedes los que más licitan, y ya ni eso. Era la obligación de licitar los primeros, pues tenemos mayor número de ciudadanos y tenemos mayor extensión. Pues, mes de enero, Andalucía, la cuarta comunidad autónoma. La han adelantado Madrid, Cataluña y Galicia. Ya no pueden ustedes presumir ni siquiera de eso. La Junta de Andalucía supone una bajada de la licitación, en este mes de enero, del 60,5% —60,5%—, Junta de Andalucía; Gobierno de la Nación, descenso del 49,3%.

Congreso Nacional de Áridos, el II Congreso Nacional de Áridos dice: «La obra pública no está cumpliendo la función anticíclica, y los aplazamientos de pago están ahogando a las empresas de la construcción».

Señor Cebrián, el 23 de febrero reciente, el pasado, comparecencia del Ministro de Fomento en el Senado: ni un compromiso firme con el corredor mediterráneo, al que hoy se ha hecho alusión, precisamente en un debate con un senador de ustedes, el señor Vallejo Serrano. Lo único que existe —voy terminando, señor Presidente—, lo único que hay, son vagas insinuaciones de colaboración público-privada. ¿Y creen ustedes que no es necesario actualizar y el establecer un calendario real ajustado a la verdad, ajustado a los compromisos reales de nuestras obras en Andalucía?

Lo que es más triste de todo, señores del Partido Socialista, es que vayan ustedes a votar no a una proposición no de ley idéntica a la presentada en el Congreso de los Diputados por mi grupo, por el Grupo Popular en el Congreso de los Diputados, y que tuvo el apoyo unánime de la totalidad de los grupos políticos, incluido el Partido Socialista, que tuvo que reconocer que, ante las modificaciones importantes, la zozobra, las dificultades de financiación, el horizonte negro que tenemos en materia inversora, había que actualizar y había que establecer un calendario realista y ajustado a la verdad, a esa verdad que tanto le temen ustedes aquí, en Andalucía, señores del Partido Socialista.

Sus compañeros en el Congreso de los Diputados tuvieron que aceptar una verdad como un templo de grande y votar sí a la propuesta del Partido Popular con la unanimidad de todos los grupos políticos. Lo que es verdad en Madrid, para ustedes aquí no tiene la mayor importancia, pero ya nos tienen ustedes acostumbrados a ese comportamiento en este Parlamento.

Muchas gracias, señor Presidente.

8-10/PNLC-000095. Proposición no de ley relativa a la construcción de la estación de autobuses en La Carlota, Córdoba

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Raynaud.

Pasamos a debatir la siguiente iniciativa. Por lo tanto, someteremos a votación las proposiciones no de ley al finalizar la última que figura en el orden del día. No está presente el grupo autor de la iniciativa —por lo tanto, esta iniciativa decaería, señor letrado—, y sometemos, por lo tanto, a debate la última iniciativa que figura en el orden del día, relativa a la construcción de la estación de autobuses en La Carlota, en Córdoba.

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

El señor CEBRIÁN PASTOR

—Muchas gracias, señor Presidente. Señoras y señores diputados.

El Grupo Parlamentario Socialista presenta hoy en esta Comisión una iniciativa con la que pretendemos mejorar la situación del transporte público en el municipio de La Carlota, y, lógicamente, en toda el área que conforma el Consejo de Transportes Metropolitanos del Área de Córdoba.

La Carlota es un municipio que está situado cerca de Córdoba, y esa proximidad y su situación al lado de la Autovía del Sur han provocado en los últimos años un desplazamiento importante de población, fundamentalmente desde la ciudad de Córdoba, hacia los diferentes núcleos de población que forman el municipio de La Carlota, porque, precisamente, esa diversidad de núcleos, podríamos decir, tradicionales, antiguos, como nuevas urbanizaciones, es algo que define la estructura territorial del municipio disperso en muchos núcleos de población.

Estamos hablando de personas que viven en La Carlota en este momento, pero que la mayoría de ellas mantienen su actividad laboral, profesional, en la ciudad de Córdoba, y, además, siguen manteniendo una importante vinculación con la ciudad, fundamentalmente en aspectos relacionados con el comercio, el ocio, el tiempo libre y la cultura.

Para garantizar que esos ciudadanos, al tomar esa iniciativa, probablemente pensaban en que el medio de transporte que tenían que utilizar era el coche particular, y normalmente, en la pareja, pues dos coches particulares de manera diaria, el tiempo yo creo que los ha situado en la necesidad de reforzar el transporte público. Lo decía para garantizar que esos ciudadanos puedan disponer de un transporte público, y, además, que esta disposición se pueda hacer desde los diferentes núcleos del muni-

cipio. El Ayuntamiento de La Carlota viene trabajando desde hace bastante tiempo para dar respuesta a esa necesidad, no solamente de desplazamiento desde los núcleos de La Carlota hasta la ciudad de Córdoba, sino también para desplazarse de los núcleos de los municipios al municipio matriz, para, en definitiva, la prestación de servicios que pueden estar relacionados con la salud, con la educación, con la tramitación de documentos ante la Administración... En definitiva, esa dispersión de población y ese desplazamiento de población desde la ciudad de Córdoba hacia el municipio, yo creo que obligan a todos a prestar una especial atención a la mejora del transporte público en este entorno. Para ello, el Ayuntamiento se incorporó al Consorcio de Transportes Metropolitanos del Área de Córdoba desde que se constituyó, y, además, el Ayuntamiento mantiene en lo que son sus núcleos de población una línea regular de viajeros, que presta servicios relacionados, como decía, para acceder a temas de guardería, de educación, de salud... En definitiva, ya cuenta con una experiencia en transportes públicos importante.

Con el objetivo de mejorar tanto la calidad como la seguridad del transporte público de viajeros en el municipio, el Ayuntamiento está impulsando con la Junta de Andalucía la construcción de una estación de autobuses en el municipio. Y en el objetivo, precisamente, de impulsar la construcción de esa estación de autobuses en el municipio es por lo que planteamos esta iniciativa, de tal forma que lo que planteamos, lógicamente, como primer paso, es que se lleven a cabo los estudios necesarios para conocer y definir las necesidades que debe reunir la estación de autobuses en el municipio, como le decía, por esa especial complejidad de que va a recibir viajeros desde los diferentes núcleos del municipio, pero al mismo tiempo va a trasladar a estos, o a otros viajeros, desde esa estación, fundamentalmente, hacia Córdoba. Y, al mismo tiempo, también planteamos, lógicamente, que el Consejo de Gobierno colabore económicamente con el Ayuntamiento de La Carlota en la construcción de esa estación de autobuses, lógicamente, si los estudios a que antes hacía referencia así lo determinan. Creemos que es una iniciativa que va en la línea de unos objetivos que creo que compartimos todos en el tema de la apuesta por el transporte público, y porque, lógicamente, ese transporte se pueda hacer en las mejores condiciones de comodidad y seguridad, y estoy seguro de contar con el apoyo del resto de los grupos.

Nada más y muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Cebrián.

Le corresponde el turno al Grupo Parlamentario Popular.

Tiene usted la palabra.

La señora OBRERO ARIZA

—Gracias, Presidente.

Señorías, intervengo por primera vez en esta Comisión para posicionar al Partido Popular en una proposición no de ley relativa a la construcción de una estación de autobuses en el municipio de La Carlota en la provincia de Córdoba; una iniciativa registrada por el Partido Socialista y anunciada en varios diarios provinciales, la semana pasada, con ocasión de una visita del Director de Transportes de la Junta de Andalucía y la Delegada de Transportes, Mar Jiménez, de Córdoba, al Ayuntamiento de La Carlota; una iniciativa que tiene en consideración en su exposición de motivos la proximidad de Córdoba por autovía con La Carlota, el desplazamiento continuo de personas que utilizan el transporte público a Córdoba por diversas razones, y la dispersión geográfica que representan las 10 aldeas o departamentos que dependen del núcleo de La Carlota.

Señor Cebrián, estos mismos motivos fueron el argumento principal que me llevaron, como diputada por Córdoba, pero, sobre todo, como concejal en el Ayuntamiento de La Carlota, a presentar dos iniciativas en sede parlamentaria también relativas a mi municipio: una proposición no de ley para incrementar los servicios sanitarios en el centro de salud, con especial atención al refuerzo del personal médico en urgencias, y también la necesidad de un pediatra más, y otra para pedir la construcción de un nuevo colegio de Infantil y de Primaria que ustedes me negaron —repito: que me negaron en los debates correspondientes—. Supongo, señor Cebrián, que el tiempo pone a cada cual en su sitio, porque, ahora, al cabo de un año, usted está argumentando los mismos motivos que yo empleaba para pedir más servicio educativo y sanitario en La Carlota.

Estas son las paradojas a las que nos tiene acostumbrados el PSOE andaluz, pero más aún el PSOE carloteño, que siempre, siempre, niega las propuestas del Partido Popular, pero que siempre, siempre, acaban llevándolas a cabo. Será porque algo de razón y de sentido común tendrá la iniciativa de los concejales y diputados del Partido Popular, será porque somos los únicos que nos estamos preocupando de los problemas reales que tienen los ciudadanos, y será porque nosotros no somos cómplices de intereses partidistas y exigimos sin reparos, a la Junta de Andalucía, lo que corresponde a los carloteños y carloteñas.

Pero además, señor Cebrián, usted ha dejado atrás otro aspecto muy importante en la redacción de su iniciativa, sin lugar a dudas, porque usted no conoce la situación actual del municipio. Mire usted, además del transporte urbano municipal y el transporte escolar, con recorrido por el núcleo de La Carlota y las aldeas solo en horario de mañana, existen otras líneas de transporte público interurbano con Córdo-

ba capital, Sevilla o Madrid, que se cubren por las empresas de transporte Carreras, Sevibus o Alsina Graells. Estas líneas de transporte, óigame bien, estas líneas de transporte pasan por el núcleo de La Carlota, así como los pueblos que están dentro del recorrido que tienen establecido, como puede ser Monte Alto, El Arrecife o la Aldea Quintana. Las demás aldeas, como El Garabato, Las Pinedas, Los Algarbes, solo tienen transporte municipal, de forma que los ciudadanos que quieren ir a Córdoba, pues tienen que acercarse a la parada más cercana para poder coger esa línea de autobús interurbano. ¿Sabe usted, señor Cebrián, cuántas marquesinas de autobús hay en el núcleo, en el núcleo de La Carlota, concretamente, en la calle principal, que es por donde pasan esos autobuses de líneas interurbanas? Pues, mire usted, no hay ni una sola, señor Cebrián. No hay ni una sola marquesina. Mire usted las fotos. Ni una. Están las paradas de autobús, pero los pasajeros tienen que esperar el autobús a la intemperie. Las paradas de autobús sin marquesina en el núcleo principal del pueblo.

Desde 2007 solo se han colocado 6 marquesinas de autobús por el Ayuntamiento de La Carlota en colaboración con la Consejería de Obras Públicas. Pero fíjese cómo están algunas de las que tenemos actualmente, en las que cada día esperan los pasajeros. Esta, en concreto, de El Arrecife, no tiene ni un punto de luz que haga más segura la espera. Fíjese en qué condiciones tenemos las marquesinas de autobús en la Junta de Andalucía. Y esta, en Monte Alto, tiene las paredes rotas, y además hay hasta ramas de olivo dentro de la parada.

Señor Cebrián, hay que partir de un precedente al que usted no ha hecho referencia: esta iniciativa que trae usted hoy a esta Comisión tuvo su origen en un acuerdo plenario del Ayuntamiento de La Carlota, en el mes de julio de 2007, 2007, fecha en la que todos los grupos con representación en la corporación acordábamos por unanimidad, primero, aprobar un proyecto de convenio para la constitución del Consorcio de Transporte Metropolitano de Córdoba, y segundo, solicitar a la Consejería de Obras Públicas y Transportes la construcción y financiación de una estación de autobuses en el municipio de La Carlota, así como apeaderos en cada uno de los departamentos y urbanizaciones. Y el Partido Popular de La Carlota lo aprobó. Lo aprobó porque también era un compromiso electoral de nuestro grupo en las pasadas elecciones municipales y porque siempre hemos apostado por mejorar nuestras infraestructuras y nuestros servicios públicos municipales.

Sin embargo, ahora, casi tres años después de que este acuerdo plenario adquiriera eficacia, usted trae a debate algo que ya debería estar hecho. Es decir, está usted reconociendo...

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora Obrero... Señora Obrero, disculpe usted un momentito.

Les ruego, por favor, que permitan ustedes que la señora diputada pueda defender su iniciativa con una cierta tranquilidad.

Por cierto, señora Obrero, tiene usted también que ir terminando su intervención.

La señora OBRERO ARIZA

—Gracias, Presidente. Voy terminando ya.

Le decía, señor Cebrián, que usted, con esta iniciativa, después de tres años, está reconociendo un incumplimiento reiterado, por la falta de ejecución presupuestaria, en una materia que es exclusiva de la Junta de Andalucía, según nuestro Estatuto de Autonomía. Por eso, señor Cebrián, es por lo que el Partido Popular ha presentado enmiendas al presupuesto de la Junta de Andalucía, tanto en 2008 como en 2009, porque llevamos muchos años esperando una inversión económica de la Junta para este proyecto, que no llegaba, y que además pone en evidencia, incluso, el apoyo del Gobierno andaluz a la propia alcaldesa socialista.

Nosotros, desde el Partido Popular, le hemos hecho una modificación al punto 2, porque pensamos que hay que convenir con el Ayuntamiento de La Carlota la construcción de la estación de autobuses y los apeaderos en cada uno de los departamentos y urbanizaciones del municipio, fijando la aportación de suelo municipal conforme al Plan General de Ordenación Urbana, porque entendemos que la inversión económica debe asumirse íntegramente por la Junta de Andalucía, porque, de lo contrario, difícilmente este proyecto verá la luz si queda a expensas de la financiación local.

Señor Cebrián, el Partido Socialista debió aceptar la enmienda que hacíamos desde el Partido Popular de habilitar una partida presupuestaria en el presupuesto de la Junta de 2010 para que el compromiso político del PSOE estuviera respaldado por una financiación económica suficiente para acometer y concluir las obras de construcción de esta estación de autobuses en La Carlota. Yo espero que usted acepte esta enmienda —ya voy concluyendo, ya termino, señor Presidente—, que la hemos formulado desde el Partido Popular, porque es lo que La Carlota necesita, porque es vuestra obligación y vuestra competencia dotar económicamente al municipio para la construcción de esta estación de autobuses, porque es un incumplimiento reiterado del Partido Socialista, y usted lo sabe, con el municipio de La Carlota y con todos los carloteños y carloteñas.

Nada más, y muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Obrero.

Para terminar el debate de la iniciativa, tiene la palabra el señor Cebrián.

El señor CEBRIÁN PASTOR

—Muchas gracias, señor Presidente. Señorías.

En primer lugar, señora Presidenta, agradecerle su benevolencia, la flexibilidad a la hora de permitir, pues, que la señora Obrero se vaya, valga la expresión, por los cerros de Úbeda. Es verdad, señora Obrero, que usted es diputada del Parlamento de Andalucía y también concejala en la oposición en el Ayuntamiento de La Carlota. Y se le nota demasiado que está usted en la oposición del Ayuntamiento de La Carlota, ¿no?

Pero me ha dejado sorprendido su introducción. Ha dicho usted: «A mi municipio». Bueno, yo, que soy diputado por la provincia de Córdoba en el Parlamento de Andalucía, entiendo que soy un servidor público, y no hablaría de «mi municipio», sino del municipio. Usted lo plantea con un sentido de la propiedad exclusiva y excluyente, que es, pues, lo que normalmente suele hacer el Partido Popular en sus planteamientos.

Ahora dicen que nosotros negamos su iniciativa. Pues, mire usted, yo creo que usted... Los ciudadanos de La Carlota saben lo que ha hecho desde la llegada de la democracia el Partido Socialista a nivel municipal, a nivel autonómico y a nivel del Estado en La Carlota y en otros muchos sitios. Y precisamente ese conocimiento de la verdad, de la realidad de los hechos, es el que los sitúa a ustedes en La Carlota electoralmente como los sitúa. A los señores y señoras diputadas que no conocen [...] los datos de La Carlota, les diré que La Carlota es el municipio donde el Partido Socialista obtiene los mejores resultados de la provincia de Córdoba, a pesar del gran esfuerzo que la señora Obrero hace para contrarrestar eso. Lo que pasa es que hasta ahora, y esperemos...

[Intervención no registrada.]

Sí, tranquilidad, ¿no? Porque yo simplemente les pido que... Lo que les decía antes, que miren ustedes por la vela, que la procesión es muy larga. Tranquilidad...

[Intervención no registrada.]

Claro. Claro. Claro que han caído. Y no tenga usted la menor duda de que van a seguir cayendo torres. Lo que pasa es que no las que ustedes se imaginan. Ese es el problema. Ustedes se van a caer solos, porque les falla lo fundamental, les fallan los cimientos.

[Intervención no registrada.]

No, no, ya veo que son muy respetuosos los señores del PP, ¿no?, como siempre.

Porque, claro, decía la señora Obrero que el tiempo pone a cada uno en su sitio. Efectivamente, señora Obrero. El tiempo, en democracia, siempre pone a cada uno en su sitio. Lo que pasa es que hasta ahora el sitio, en Andalucía, en La Carlota y en España, es el que es. Y yo entiendo que ustedes estén desesperados ya, que tengan pesadillas cuando sueñan por cambiar esa posición. Pero, bueno, una cosa es su desesperación, sus pesadillas, y otra cosa es la realidad. Efectivamente, el tiempo pone a cada uno en su sitio, y a usted, señora Obrero, la ha situado en La Carlota, en el sitio que la ha situado.

Claro, y entra usted a cuestionar, a poner en duda la actuación del PSOE de La Carlota. Ya se lo he dicho: los mejores resultados de toda la provincia de Córdoba, elección tras elección. O sea, que me parece que hubo una legislatura en la que ustedes sacaron un concejal, y los demás eran todos del PSOE. Cada uno en su sitio. Pues menos mal que estamos cada uno en nuestro sitio en La Carlota, porque, si no fuera así, ustedes habrían desaparecido del mapa electoral en La Carlota.

Entonces, nosotros hemos traído una iniciativa, pues, con la que pretendemos impulsar una actuación, en la que, efectivamente, están trabajando el Ayuntamiento socialista de La Carlota, y el Gobierno socialista de la Junta de Andalucía, para mejorar interna y externamente el transporte público de viajeros en el municipio. Y de las condiciones en las que se presta ese servicio a los ciudadanos.

Y, claro, usted presenta una enmienda, y dice: «usted es que no sabe lo que pasa en La Carlota». Hombre, a lo mejor la que no lo sabe es usted, usted sabe que desde el Consorcio de Transportes se están cambiando las marquesinas. Y usted sabe también los riesgos que en La Carlota y en cualquier municipio tienen, de actos vandálicos, esas marquesinas al estar en la vía pública y demás.

Por lo tanto... Y dice usted que es competencia exclusiva de la Junta de Andalucía. Hombre, por favor, vamos a ser un poquito serios cuando hablamos de los temas. Si es competencia exclusiva el transporte público de viajeros, ¿cómo se constituyen los consorcios que usted ha dicho..., que ustedes aprobaron la constitución del consorcio? Si es competencia exclusiva de la Junta, ¿para qué vota usted a favor de que el Ayuntamiento de La Carlota se incorpore al consorcio de transportes, si no es competencia? Es una competencia, como otras muchas, compartida, en las que cada uno, pues, pone lo que..., los instrumentos que entiende convenientes y oportunos. Y se está en un proceso de disponibilidad de suelo, que es lo que evidentemente va a poner el ayuntamiento, en el mejor sitio, para que haya la mejor estación de autobuses. Y lógicamente también va a haber esa financiación por parte de la Junta de Andalucía.

Y no tiene nada que ver, señora Obrero, ¿que, dado que no apoyamos una enmienda de ustedes en los presupuestos, ya no va a haber estación de autobuses? Va a ver usted como sí, como va a haber una estación de autobuses que se va a construir por el trabajo del Ayuntamiento socialista de La Carlota y del Gobierno socialista de la Junta de Andalucía. Y a usted eso le gustará más o menos, seguramente no le gusta, o seguramente intenta trasladarles a los ciudadanos de La Carlota, y sacar pecho allí diciendo que lo que se hace en La Carlota no lo hace el Gobierno de la Junta de Andalucía sino que lo hace la diputada —termino rápidamente, señor Presidente—. Pero los ciudadanos de La Carlota saben de sobra, por experiencia y por tiempo, que lo que se ha hecho en La Carlota lo ha hecho quien lo ha hecho... Y es más, mire usted, la Alcaldesa de La Carlota cuenta, como cualquier alcaldesa de cualquier partido, con el apoyo, con la colaboración del resto de Administraciones públicas. Pero también le digo una cosa, la Alcaldesa de La Carlota se basta y se sobra por sí misma para dirigir con firmeza y con fortaleza el Ayuntamiento de La Carlota. Y como...

Ah, perdone, señor Presidente. En relación con la enmienda, señora Obrero, yo le iba a plantear una transaccional, porque es que, vamos a ver, usted sabe, porque lo ha votado en Pleno, que quien está renovando las marquesinas es el Consorcio de Transportes. O sea, yo le había planteado una enmienda transaccional... ¿Qué pasa, la señora Obrero se ha ido, no? Yo, la verdad, pido disculpas por lo pardillo que he sido, porque ya veo el respeto que tiene la señora Obrero a esto del Parlamento, ¿no?

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señores y señoras diputados, dejen, por favor, que los diputados puedan hacer uso con tranquilidad del turno que les corresponda. Señores diputados... Tranquilícese, vamos a terminar ya este orden..., el punto del orden del día, vamos a hacer las votaciones y vamos a finalizar la Comisión.

Señor Cebrián, tiene usted que posicionarse sobre la enmienda, y terminar su turno.

El señor CEBRIÁN PASTOR

—No, señor Presidente, pero, vamos a ver... Yo he dicho que he ido de pardillo porque pensaba que estaba aquí. Pero es que si hubiera tenido que marcharse y pide que aplacemos el debate lo hubiera aceptado encantado. Ahora, que ustedes piensan que está bien, que es una falta de respeto por parte del que se queda..., bueno, vale, perfecto.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Cebrián, tiene usted que terminar su...

El señor CEBRIÁN PASTOR

—Lo que ustedes quieran, la perra gorda para ustedes.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Miren, señores diputados del Partido Popular, señores..., señor Raynaud, por favor. Déjenme que yo dirija las sesiones de la Comisión.

Señor Fuentes, ¿tiene usted que hacer algún tipo de acotación, de anotación, de intervención? Muchas gracias.

Termine usted la intervención, por favor, señor Cebrián.

El señor CEBRIÁN PASTOR

—Sí, termino, señor Presidente.

Estaba en disposición de ofrecer a la señora Obrero, que era la que ha defendido la iniciativa, una enmienda transaccional, pero al no estar presente, pues no la puedo presentar.

Nada más y muchas gracias.

El señor FUENTES LOPERA

—Señor Presidente, yo entiendo que es una falta de respeto al señor Cebrián...

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Perdón, señor Fuentes. Indique usted en virtud de qué artículo del Reglamento interviene y con qué intención.

El señor FUENTES LOPERA

—En virtud de que soy diputado, señor Presidente. [Risas.] Con el Reglamento.

Le voy a decir como le dijo un día...

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—No, señor Fuentes. Muchas gracias, no tiene usted..., no tiene usted la palabra, no tiene usted la palabra, señor Fuentes.

El señor FUENTES LOPERA

—... don Pedro de la Borbolla al Presidente de la Comisión.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Fuentes, no tiene usted...

El señor FUENTES LOPERA

—Se ha faltado al decoro de una...

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Fuentes, no me haga retirarle...

El señor FUENTES LOPERA

—... diputada, señor Presidente. Se ha faltado al decoro y al respeto, señor Presidente.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Fuentes, por favor.

El señor FUENTES LOPERA

—Y yo estoy perfectamente capacitado para contestarle a la transaccional del diputado socialista, señor Presidente.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Fuentes, si no se..., si no deja usted de usar la palabra en estos momentos se la retiro, le llamo la atención.

El señor FUENTES LOPERA

—¿Y yo no le puedo llamar la atención al [...], señor Presidente?

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Fuentes, le llamo la atención. No me obligue usted a expulsarle de la Comisión.

El señor FUENTES LOPERA

—No. A la Guardia Civil tiene usted que llamar.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—¿De acuerdo?
Muchas gracias, señor Fuentes.

El señor RAYNAUD SOTO

—Señor Presidente, no sé en virtud de qué artículo le voy a pedir la palabra.

Dicho esto, pero que, en definitiva, lo que sí quiero dejar claro y manifiesto es que el Grupo...

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Raynaud...

El señor RAYNAUD SOTO

—No, es una aclaración a la votación, simplemente. Es decir que es que nosotros hubiéramos aceptados encantados, y que nos parece verdaderamente insólito, que una transaccional se retire simplemente porque no estaba el diputado que la ha defendido. Nada más.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Raynaud, es facultad y disposición del grupo proponente...

El señor RAYNAUD SOTO

—Y que lo hubiéramos aceptado con mucho gusto.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Raynaud, es facultad del Grupo proponente el decidir si acepta o no acepta las enmiendas, o si transacciona o no transacciona sobre una enmienda que se ha presentado.

Pasamos a votar las iniciativas que figuran en el orden del día.

Votamos la proposición no de ley relativa a la elaboración del calendario de obras, prevista en el PISTA 2007-2013.

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

Votamos la siguiente iniciativa, asumiendo que no se acepta la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Popular.

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

Muchas gracias.

Señorías, terminado el orden del día, se levanta la sesión.

SERVICIO DE PUBLICACIONES OFICIALES

COLECCIONES EN CD-ROM Y DVD

PUBLICACIONES OFICIALES:

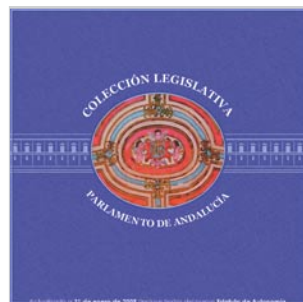
- Colección de los Boletines Oficiales del Parlamento de Andalucía publicados cada legislatura y reproducidos en formato PDF. Actualmente están disponibles en CD-ROM las cinco primeras legislaturas y en DVD la sexta legislatura.
- Colección de los Diarios de Sesiones publicados en cada legislatura y 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.

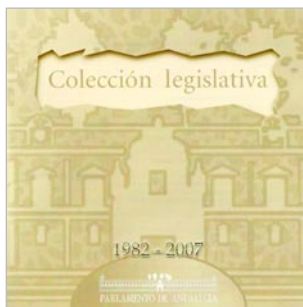


(Próximos lanzamientos VIII Legislatura)

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/ San Juan de Ribera s/n
41009-Sevilla

Teléfono:

(34) 954 59 21 00

Dirección web:

<http://www.parlamentodeandalucia.es>

Correo electrónico:

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



PRECIOS

CD-ROM O DVD

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



© Parlamento de Andalucía

