

DIARIO DE SESIONES D S P A

DIARIO DE SESIONES



PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

COMISIONES



Núm. 221

IX LEGISLATURA

5 de diciembre de 2013

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

Sesión celebrada el jueves, 5 de diciembre de 2013

ORDEN DEL DÍA

CÁMARA DE CUENTAS DE ANDALUCÍA

9-13/OICC-000001. Informe especial de la Cámara de Cuentas de fiscalización sobre las inversiones reales en el presupuesto de la Junta de Andalucía: especial referencia a la política de infraestructuras.

COMPARENCIAS

9-13/APC-000503. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre los cambios producidos en el accionariado de la sociedad Metro de Sevilla, S.A., presentada por el G.P. Popular Andaluz.

9-13/APC-000506. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre el impacto en Andalucía de la Estrategia Logística de España, presentada por los Ilmos. Sres. D. Francisco José Álvarez de la Chica, D. José Muñoz Sánchez, D. Enrique Javier Benítez Palma, D. Francisco Jesús Fernández Ferrera, Dña. María Teresa Jiménez Vílchez y D. Alfonso Rodríguez Gómez de Celis, del G.P. Socialista.

PREGUNTAS ORALES

9-13/POC-000617. Pregunta oral relativa al acceso a la estación de Condequinto de la línea 1 del metro de Sevilla, formulada por el Ilmo. Sr. D. Jaime Raynaud Soto, del G.P. Popular Andaluz.

9-13/POC-000885. Pregunta oral relativa a las deudas con los promotores de vivienda, formulada por la Ilma. Sra. Dña. Alicia Martínez Martín, del G.P. Popular Andaluz.

9-13/POC-000887. Pregunta oral relativa al Congreso Mundial de Carreteras, formulada por el Ilmo. Sr. D. Jaime Raynaud Soto, del G.P. Popular Andaluz.

9-13/POC-000896. Pregunta oral relativa a la planificación de las obras del tranvía Chiclana-San Fernando-Cádiz en el tramo urbano de Chiclana y reclamaciones del Ayuntamiento de Chiclana, formulada por la Ilma. Sra. Dña. María Teresa Ruiz-Sillero Bernal, del G.P. Popular Andaluz.

9-13/POC-000905. Pregunta oral relativa a la financiación de la Autovía del Olivar, formulada por los Ilmos. Sres. Dña. Natividad Redondo Crespo y D. Enrique Javier Benítez Palma, del G.P. Socialista.

PROPOSICIONES NO DE LEY

9-13/PNLC-000321. Proposición no de ley relativa a la adhesión al «Acuerdo sobre los corredores ferroviarios europeos como motor de desarrollo y empleo en Andalucía», presentada por el G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

SUMARIO

Se abre la sesión a las diez horas, treinta y cinco minutos del día cinco de diciembre de dos mil trece.

CÁMARA DE CUENTAS DE ANDALUCÍA

9-13/OICC-000001. Informe especial de la Cámara de Cuentas de fiscalización sobre las inversiones reales en el presupuesto de la Junta de Andalucía: especial referencia a la política de infraestructuras (pág. 5).

Intervienen:

D. Antonio Manuel López Hernández, presidente de la Cámara de Cuentas.

Dña. Inmaculada Nieto Castro, del Grupo Parlamentario Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

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

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

PROPOSICIONES NO DE LEY

9-13/PNLC-000321. Proposición no de ley relativa a la adhesión al «Acuerdo sobre los corredores ferroviarios europeos como motor de desarrollo y empleo en Andalucía» (pág. 16).

Intervienen:

Dña. Inmaculada Nieto Castro, del Grupo Parlamentario Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

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

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

Votación: aprobada por unanimidad.

COMPARECENCIAS

9-13/APC-000503. Comparecencia de la consejera de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre los cambios producidos en el accionariado de la sociedad Metro de Sevilla, S.A. (pág. 24).

Intervienen:

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

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

9-13/APC-000506. Comparecencia de la consejera de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre el impacto en Andalucía de la Estrategia Logística de España (pág. 33).

Intervienen:

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

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

PREGUNTAS ORALES

9-13/POC-000617. Pregunta oral relativa al acceso a la estación de Condequinto de la línea 1 del metro de Sevilla (pág. 43).

Intervienen:

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

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

9-13/POC-000885. Pregunta oral relativa a las deudas con los promotores de vivienda (pág. 47).

Intervienen:

Dña. Alicia Martínez Martín, del G.P. Popular Andaluz.

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

9-13/POC-000887. Pregunta oral relativa al Congreso Mundial de Carreteras (pág. 52).

Intervienen:

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

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

9-13/POC-000896. Pregunta oral relativa a la planificación de las obras del tranvía Chiclana-San Fernando-Cádiz en el tramo urbano de Chiclana y reclamaciones del Ayuntamiento de Chiclana (pág. 56).

Intervienen:

Dña. María Teresa Ruiz-Sillero Bernal, del G.P. Popular Andaluz.

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

9-13/POC-000905. Pregunta oral relativa a la financiación de la Autovía del Olivar (pág. 62).

Intervienen:

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

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

Se levanta la sesión a las trece horas, cincuenta y un minutos del día cinco de diciembre de dos mil trece.

9-13/OICC-000001. Informe especial de la Cámara de Cuentas de fiscalización sobre las inversiones reales en el presupuesto de la Junta de Andalucía: especial referencia a la política de infraestructuras

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Buenos días. Comenzamos la sesión de esta comisión.

Empezamos con el primer punto del orden del día, que corresponde a informes especiales de la Cámara de Cuentas. En este caso, el que se refiere al informe especial referente a la política de infraestructuras, y para ello damos la bienvenida, para la presentación del informe, al presidente de la Cámara, en este caso a don Antonio López, que tiene la palabra en primer lugar para informar sobre ello.

El señor LÓPEZ HERNÁNDEZ, PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE CUENTAS

—Bien, buenos días.

Voy a dar comienzo a mi intervención que, como ha señalado la presidenta de la comisión, se refiere al informe de fiscalización sobre las inversiones reales en el presupuesto de la Junta de Andalucía, con especial referencia a la política de infraestructuras. Este informe está contenido en el plan de actuación del 2010 de la Cámara, y fue aprobado por el pleno de la institución el 27 de noviembre del pasado año 2012.

El principal objetivo del informe es el análisis de las inversiones reales, desde una perspectiva evolutiva y presupuestaria. Para ello se ha considerado el periodo 2007-2010 siempre que ha sido posible, por la disponibilidad de datos también se ha tomado el ejercicio 2011.

El análisis se concentra en las infraestructuras y servicios de transportes, así como en la ejecución y seguimiento de la planificación estratégica sobre la que se articula este gasto, que es concretamente el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013, que, como ustedes conocen, se llama o se denomina PISTA, ¿no? El alcance del trabajo, en relación con este plan, ha sido desde un punto de vista presupuestario, sin entrar en valorar los indicadores cualitativos que están previstos en el programa, en el PISTA.

En el ámbito de fiscalización de este plan, las actuaciones se han centrado en las inversiones ejecutadas por la entidad instrumental de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, que es la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía, ya que esta ejecuta la mayor parte de volumen del gasto.

Las conclusiones más importantes son las que paso seguidamente a señalarles:

Durante el periodo 2007-2010, los créditos definitivos de inversiones reales han disminuido un 15,37%, pasando de 2.943 a 2.491 millones de euros.

De esta forma, de forma similar han evolucionado las obligaciones reconocidas que pasaron de 2.159,42 en 2007, hasta 1.610,72 millones en 2010. En este caso, esto supone un 25,41%.

Esta tendencia también se manifiesta en los créditos iniciales, ya que las previsiones de 2012, 1.213,44 millones, suponen prácticamente la mitad de lo presupuestado anualmente durante el periodo 2007-2010.

El comportamiento de las magnitudes presupuestarias del programa presupuestario Infraestructuras básicas y de transporte ha resultado similar al de inversiones reales.

Los créditos iniciales de 2012, 411,83 millones de euros, representan una disminución del 46,70% respecto a las previsiones de 2007.

La política de infraestructuras de la Junta de Andalucía implementada a través del PISTA prevé un gasto total de 30.042,10 millones de euros para el periodo 2007-2013, repartido de la siguiente manera: el Estado, 21.907,60 millones, y la Junta, 8.134,50 millones de euros. Al cierre del ejercicio 2011, la Junta de Andalucía había ejecutado 4.859,30 millones de euros, lo que corresponde al 60% del gasto previsto.

El PISTA, que es un plan de infraestructuras y, por tanto, es un plan de inversiones incluye tanto gasto de capital como gasto corriente. En el ejercicio 2011 este gasto corriente supuso 81,49 millones de euros, lo que representa el 13,57% de los 600,56 millones de euros que se ejecutaron ese año.

Respecto a los gastos de carácter plurianual o de ejercicios futuros, es decir, aquellos que se autorizan y comprometen con cargo a dos o más ejercicios, la Consejería de Obras Públicas y Vivienda tiene gastos de este tipo comprometidos hasta 2011 por importe de 1.092,64 millones de euros, que deberían generar obligaciones en los ejercicios 2012 y siguientes. Esta cifra se desglosa en las siguientes cantidades: 646,59 millones de euros comprometidos en las anualidades futuras 2012-2016; 376,16 millones de euros de anualidades futuras pendientes de traspasar; 68,89 millones de euros de remanentes de crédito comprometidos pendientes de traspasar. Los compromisos pendientes de traspasar, tanto de anualidades como de remanentes, son gastos que no aparecen registrados en ningún estado contable, y que, por tanto, podrían no ser incluidos en el estado de los compromisos de gastos adquiridos con cargo a ejercicios futuros, documento anexo a la cuenta general, según prevé el artículo 106 c) del texto refundido de la Ley General de la Hacienda Pública de la Junta de Andalucía. Además, estos compromisos, al no aparecer registrados en la agrupación presupuestaria de ejercicios futuros, ni en ninguna otra, podrían suponer el incumplimiento del artículo 14.9 del mencionado texto refundido, el cual establece que los compromisos de gastos de carácter plurianual deberán ser objeto de una adecuada e independiente contabilización.

Por otra parte, la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía tiene 1.108,63 millones de euros en compromisos de gastos plurianuales por obras adjudicadas, los cuales no están previstos por la Consejería de Obras Públicas y Vivienda. Este importe se compone de las siguientes partidas: 897,29 millones de euros de gastos comprometidos en el ejercicio 2017 y siguientes; 211,34 millones de euros de transferencias a realizar por la consejería para la financiación de las infraestructuras realizadas por atribución de competencias en el periodo 2012-2016.

Los compromisos de gastos pendientes de traspasar, así como los indicados por la agencia y no previstos por la consejería, podrían suponer el incumplimiento de los principios de contabilidad pública y de plurianualidad previstos en el artículo 91.G del Texto Refundido de la Ley General de la Hacienda Pública de la Junta de Andalucía, y en el artículo 4 del Texto Refundido de la Ley General de Estabilidad Presupuestaria, respectivamente. A este respecto, la Cámara de Cuentas recomienda, con el objeto de traspasar y reajustar los compromisos de gastos plurianuales, que no pueden incluirse en anualidades futuras, se establecieran nuevos límites para dichos gastos en los próximos ejercicios, elevando los porcentajes establecidos en el Decreto 44/1993. Igualmente, sería recomendable que se informara de estas operaciones en la memoria que se

anexa a la Cuenta General, prevista en el artículo 106.A del Texto Refundido de la Ley General de Hacienda Pública de la Junta de Andalucía.

En cuanto a los gastos pendientes de imputar a presupuesto, del total de inversiones ejecutadas, al menos 452,50 millones de euros están pendientes de imputar al presupuesto de la Junta de Andalucía. Esta cantidad se compone de las siguientes partidas: 112,54 millones de euros contabilizados en la cuenta de balance acreedores por operaciones pendientes de imputar a presupuesto, relativos al ejercicio 2010 —no se han registrado nuevas operaciones para el ejercicio 2011—; 326,53 millones de euros de certificaciones de obras que no han sido fiscalizadas —estas certificaciones han sido emitidas por empresas adjudicatarias de los contratos gestionados por la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía—; 13,43 millones de euros de liquidaciones finales de obra, pendientes de aprobación por la consejería y, por tanto, de certificar por los contratistas que ejecutan las obras de la Agencia. La razón para no realizar las imputaciones a presupuesto de las cantidades anteriormente señaladas es la falta de crédito disponible en la Consejería de Obras Públicas y Vivienda. No obstante, estos gastos son obligaciones económicas de la Administración de la Junta de Andalucía, en términos previstos en el artículo 26.1 del Texto Refundido de la Ley General de Hacienda Pública de la Junta de Andalucía.

Salvo para los gastos registrados en la cuenta Acreedores por operaciones pendientes de aplicar a presupuesto, la existencia de facturas y/o certificaciones justificativas de gastos relacionados sin créditos, consignados, supondría el incumplimiento del principio de contabilidad pública que antes he mencionado. Transcurridos cinco de sus siete años de duración, el PISTA se encuentra realizado en un 60% y tiene pendiente de ejecución 3.275,2 millones de euros, lo que dificultará su terminación en el periodo inicialmente previsto, 2007-2013. El nivel de ejecución de los últimos años ha decaído hasta los 700 millones de euros anuales, siendo la previsión para 2012 de 411 millones de euros. Por ello, va a ser sometido a un proceso de revisión cuyo ámbito temporal comprenderá el periodo 2012-2020.

Desde una perspectiva presupuestaria, este retraso se pone de manifiesto por las siguientes cuestiones. De un lado, 1.337,36 millones de euros, de compromisos de gastos plurianuales de la Agencia de Obras Públicas respecto a sus contratistas; 879, 29 millones de euros se concentrarán a partir del ejercicio 2017. Es decir, se prevé retrasar la realización de determinadas infraestructuras cinco años o más.

Entre las obras realizadas por atribución de competencias, se suspende temporalmente el eje ferroviario transversal, ya que se trasladan sus compromisos de gasto más allá de 2016. En el caso de las otras inversiones ferroviarias, los compromisos se ajustan mayoritariamente a partir de 2013.

La Agencia de Obra Pública está reprogramando los plazos de ejecución de los contratos y notificando suspensiones temporales de obras, ya que los contratos inicialmente firmados se están incumpliendo al no ejecutarse las mismas. Estas reprogramaciones suponen acumular retrasos en la realización de las inversiones, que, según los casos, superan seis y siete años.

Por último, diversas circunstancias que afectan a la Ley de Contratos del Sector Público, relativas a la suspensión y resolución de contratos, han provocado la presentación de reclamaciones por parte de los contratistas a la Agencia, que, junto a otros conceptos reclamados, han supuesto un importe global de, al menos, 83,41 millones de euros.

Por mi parte, es todo.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor López. Y gracias por su concreción.

Pasamos a la intervención de los diversos grupos. En primer lugar tiene la palabra, como siempre por orden de menor a mayor, la señora Inmaculada Nieto, en nombre del Grupo de Izquierda Unida.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta.

Gracias, señor López, por su explicación de un periodo que, trasladado a los números, es interesante de analizar, no solo desde el rigor contable que tiene encomendada su institución, sino para visualizar de manera gráfica las consecuencias que ha tenido en la acción pública, en concreto en la obra pública, la crisis. Porque justamente los años de los que usted nos ha hablado en cuanto a infraestructuras de transporte en Andalucía se corresponden con los primeros años de la crisis. Precisamente fue en 2007 cuando estalló la misma y, desde luego, ni se esperaba ni se sabía que sus consecuencias iban a ser tan duras y que se iba a prolongar tanto en el tiempo. Estamos para entrar en 2014, y al menos la mayoría de la población no vemos la salida de la misma. Y este plan, a nuestro entender, del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, pone en evidencia varias cosas. Primero, las modificaciones que habrá que introducir en la planificación a medio y largo plazo de la obra pública futura, habida cuenta de que los escenarios presupuestarios y económicos que se avecinan, incluso cuando comience la recuperación, no parece que haya visos de que sean similares a los anteriores. Por lo tanto, un refuerzo de la cooperación interadministrativa será fundamental y también una priorización adecuada de las obras que deban acometerse. Nos parece también...

Bueno, me he saltado algo que creo que conviene decirle. Pedirle disculpas por el retraso con el que vemos este informe, porque, claro, ha comentado usted que lo aprobaban en su plenario de 27 de noviembre, hace ahora un año. Es cierto que nosotros con el abultado inventario que solemos tener en una comisión que ve tanto infraestructura como vivienda, nos ha sido complicado poderle..., poder tener esta explicación que hoy nos ha dado usted, con anterioridad. Pero, bueno, en cualquier caso, sí que nos permite ya conocer algunas de las cosas que ustedes avanzaban, como es por ejemplo la reprogramación de la obra, que iba retrasada y que por falta de financiación y de crédito no podía acometerse al ritmo que estaba previsto. Quizás sí que mueve también a la reflexión, porque, cuando ha habido una disponibilidad de crédito, la celeridad en la ejecución de la obra, pues, no ha sido tampoco la deseable. Porque ahora sí hay una explicación muy razonable para los retrasos que tiene la obra pública en general en nuestro país, en concreto en la comunidad autónoma. Pero quizás habría que pensar por qué no hemos tenido una diligencia, desde lo público, adecuada a la manera en la que sí había posibilidades de financiar y de gestionar con más agilidad esa obra.

Realmente, y aunque no tenga directamente que ver con el análisis que ustedes nos ofrecían, o con las conclusiones que avanza la Cámara, para quienes creemos que lo público debe jugar un papel fundamental en la dinamización de la economía, ver el desplome en la inversión en materia de obra pública es muy desalentador, por cuanto no genera el movimiento que en torno a esa infraestructura tiene una doble tasa de

retorno. Primero, la creación de empleo que directamente está aparejada a que esa infraestructura vea su finalización completada, y luego el beneficio diferido que tiene ponerla a disposición de la ciudad.

Estamos pasando estos momentos de dificultad, y esperemos que tan pronto la liquidez sea la suficiente se retomen planes de obra que efectivamente dinamicen la economía y no comprometan e hipotequen el futuro de las administraciones por varias generaciones, por algunas fórmulas de financiación que hubieran sorteado la escasez de crédito disponible, desde luego, encarecían la obra de una manera que desde el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida no consideramos en modo alguno razonable. Por tanto, esperemos que esa reprogramación sí que se pueda ir cumpliendo y que la fluidez del crédito y la normalización económica hagan que, junto con la lección aprendida de la época que estamos atravesando, nos pongamos a la finalización de esas obras de tanta importancia y con el rigor contable que debe hacerse.

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Nieto.

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

El señor BENÍTEZ PALMA

—Sí. Muchas gracias, señora presidenta.

Quiero agradecer de nuevo la comparecencia del Presidente de la Cámara de Cuentas, por su trabajo..., un informe que estaba pendiente de examinarse en esta comisión y que queríamos incorporarlo antes de fin de año para cumplir con nuestras obligaciones parlamentarias.

Ha habido algunas cuestiones destacables de este informe. La primera de ellas, por empezar en positivo, tiene que ver con el grado de ejecución. Muchas veces, si uno escucha la Comisión de Fomento y escucha lo que comentan otros grupos políticos, parece que el Plan PISTA había sido un completo fracaso; que, al cierre de 2011, se hubiese ejecutado y más de un 60%, creo que es un indicador positivo, porque faltaba todavía un año para su cierre. Y sí presuponemos que algunas de las cuestiones que se señalan en su informe, como, por ejemplo, la imputación a presupuesto de gastos pendientes, y si añadimos también la ejecución presupuestaria del año 2012 y 2013, que no se incorpora en este informe, porque, al final, de una manera u otra se prorrogó el horizonte del PISTA, sobre todo en algunas obras concretas se ha dado un nuevo plazo de tiempo, más real, para intentar cumplirlas, pues podríamos concluir que posiblemente en este momento la ejecución del PISTA esté entre 75% y el 80% de la previsión de gasto inicial, lo cual nos parece una noticia positiva y que desmonta algunos argumentos que, no por repetidos, son ciertos en cuanto a su ejecución.

Con respecto a la política de obra pública de la Junta de Andalucía, desde el Grupo Socialista sí nos gustaría destacar que su origen está en dos grandes hechos.

En primer lugar, la Junta hace un esfuerzo importante de obra pública, y de hecho llega a convertirse en la primera comunidad autónoma inversora de España durante al menos tres ejercicios —estoy hablando de 2006, 2007 y 2008—, porque en el año 2004 el presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, paga

una deuda pendiente del Gobierno de España con la Junta de Andalucía. Son aquellos célebres 2.500 millones de euros que se abonan en tres plazos, si no recuerdo mal, y que corresponden a un maltrato que sufrió Andalucía de la mano del Gobierno de España, de la etapa de José María Aznar, cuando el sistema de financiación autonómica consideró más apropiado financiarnos según el censo del año 1991 que el del año 1996. Y en el año 1996 Andalucía tenía 400.000 habitantes más, nos correspondía más dinero del que se nos dio por el modelo de financiación autonómica, pero el Partido Popular, de nuevo, decidió utilizar los recursos del Estado para castigar a Andalucía y para premiar a comunidades autónomas, como Galicia o Castilla y León, que estaban sufriendo una fuerte pérdida de población, y que salían beneficiadas de la aplicación de un censo anterior al de año 1996. El monto total de lo que dejamos de percibir fue de más de 4.000 millones de euros, durante ocho años, una cantidad muy importante.

El Partido Popular de Andalucía fue cómplice de aquel hurto a *BOE* armado, en el caso español, pero se resolvió cuando el Partido Socialista llegó de nuevo al Gobierno de España, y asumió aquella deuda pendiente, una deuda de claro contenido político. Y que trata de establecer siempre una pescadilla que se muerde la cola: se nos niega lo que nos corresponde, y luego se nos echa en cara, al Gobierno de la Junta de Andalucía, que no conseguimos los objetivos previstos y que no convergemos con el resto de comunidades autónomas, cuando se nos están poniendo palos en las ruedas constantemente y se nos está dando menos gasolina de la que nos corresponde, según el diseño de Estado que tenemos en este país. Cuando se usan las instituciones con fines partidistas, hay que denunciarlo. Y eso me gustaría denunciarlo también en esta comisión.

Entonces, en el año 2004, tenemos esa inyección de 2.500 millones de euros que la Junta de Andalucía decide destinar mayoritariamente a inversión pública, y además tenemos unos años de bonanza económica en los que se recauda mucho dinero por los impuestos cedidos, que también se destina a inversión pública. Y hay al menos dos, tres presupuestos en los que la inversión real de Andalucía presupuestada supera..., está en torno a los siete u ocho mil millones de euros. Para ordenar todo ese esfuerzo de inversión pública y para establecer una estrategia en el uso de estos fondos, se elabora el PISTA, el Plan de Infraestructuras Sostenibles del Transporte en Andalucía, y se toman decisiones que, además —también aquí quiero destacar una diferencia a la hora de gobernar—, persiguen la articulación territorial y la cohesión del conjunto de Andalucía. Se abordan inversiones en infraestructuras, sobre todo en carreteras, para dar una salida a la actividad productiva de Andalucía a través de la, por fin, casi terminada Autovía del Olivar, y también se toman decisiones relacionadas con la conexión interna ferroviaria a través de alta velocidad entre Sevilla y Málaga, Málaga-Granada, con centro en Bobadilla. Es cierto que esas inversiones con la crisis económica han tenido que sufrir un paréntesis. El tramo Bobadilla-Granada sí lo asumió Adif, merced a un convenio poco antes de las elecciones generales del año 2011. Pero son inversiones que han perseguido en todo momento la articulación del territorio en Andalucía y la mejora de su productividad, con una vocación, también, de mejorar la eficiencia del transporte y de dar más salida al tejido productivo en Andalucía, que, además, en los años de *boom* económico tuvo un fuerte protagonismo de la mano de la industria auxiliar.

Y contrapongo este modelo a un modelo como el actual, del Gobierno de España, que está premiando con el dinero de todos los españoles a comunidades autónomas afines, como es el caso de Valencia. Luego, posteriormente, tendremos también oportunidad de hablar de ese tema y de hablar del estrangulamiento del puerto de Algeciras, por motivos partidistas, en beneficio del puerto de Valencia, cuyo único mérito es

estar situado en una comunidad autónoma que, tristemente, es noticia a diario por motivos de los que todos nos avergonzamos.

El PISTA tiene una ejecución importante, a final del año 2011, del 60%. Posiblemente, he dicho antes que si..., se han corregido los errores que se señalan en este informe, se han imputado por fin a presupuesto los gastos, se han ido pagando esos pagos pendientes, que además ha sido una política, me consta, de la consejería, y que la consejera ha manifestado en muchas ocasiones, se han ido pagando muchas expropiaciones pendientes. Y desde la Consejería y desde el conjunto de la Junta de Andalucía se ha procurado ir pagando lo que se debía antes de afrontar nuevas obras, lo cual me parece que, desde el punto de vista de la Cámara de Cuentas, es algo que sigue los consejos que puede dar un órgano fiscalizador, pues, posiblemente estamos en un grado de ejecución bastante elevado.

Y también quería recordar, porque pasó muy desapercibido porque se publicó en agosto, un informe del Tribunal de Cuentas Europeo, el informe especial número 5, titulado «¿Se gastan correctamente los Fondos de la Política de Cohesión de la Unión Europea destinado a las carreteras?». Es un informe que compara la inversión de fondos, sobre todo Feder, en carreteras, en Alemania, en Polonia, en España y en un cuarto país. Y había alguna conclusión interesante en este informe que nos podía obligar a España. Por ejemplo, que en España, debido a la Ley del Suelo del año 2000, Ley del Suelo de Aznar, el coste de la expropiación era el triple que en cualquier otro país europeo. Y me sorprende que este informe del Tribunal de Cuentas Europeo haya pasado tan desapercibido porque da una clave muy importante de por qué el coste de la obra pública en España es muy superior al de otros países, y que tiene que ver con una visión muy especulativa del uso del suelo, porque al permitir todo este tipo de usos más vinculados a la especulación económica, pues, evidentemente, muchos privados pudieron pedir y pudieron litigar con el Estado, que tuvo que asumir un coste muy importante de expropiaciones, y, desde luego, mucho más importante que la media europea. Con lo cual el coste de obras, según señala el propio tribunal, no es muy divergente en España que en otros países europeos... Cuando uno estudia este informe, además, en las previsiones de tráfico de las carreteras en España, en muchos casos, sí se supera la media prevista; mientras que, curiosamente, en países como Alemania casi ninguna de las carreteras realizadas ha cumplido los objetivos de aumento del tráfico o de tránsito por dichas carreteras, algo que nos llama también la atención, porque parece que en Alemania todo es perfecto y que en España no. Y especialmente en Andalucía cuando uno escucha a determinados partidos políticos parece que estamos aquí viviendo en una suerte de país de otra galaxia. Y, sin embargo, lo que sí ponía de manifiesto este informe —que al publicarse en agosto pues parece que no todo el mundo tuvo la oportunidad de leer, los socialistas sí porque nos gusta hacer nuestro trabajo con rigor y con documentación—..., pues ponía de manifiesto que algunas medidas legislativas del Partido Popular, en este caso, han tenido una relación directa con el coste de las infraestructuras, algo que también merece la pena destacarse.

Termino mi intervención. Agradecemos de nuevo su presencia en esta comisión. Creo que su informe, en este caso, se está..., algunas de sus recomendaciones aunque hayan llegado ahora ya se estaban poniendo en práctica por parte de la consejería; sobre todo, es muy importante que se estén acometiendo los pagos previstos, que es una de las prioridades de la consejería. Creo que, incluso —recuerdo de memoria—, se han ido pagando más de mil millones de euros pendientes en este último tramo..., o en esta primera mitad de legislatura. Y lo importante es que el PISTA, en este momento, aunque sea el año..., final del año 2013,

si hacemos un balance de su ejecución, estaremos por encima del 75%, lo cual nos parece que es un porcentaje más que razonable, sobre todo en un momento de crisis económica en la que todos los gobiernos de cualquier nivel administrativo —Gobierno central, comunidades autónomas, incluso gobiernos municipales— están haciendo ajustes en la inversión porque hay que cumplir con el sacrosanto objetivo del déficit.

Con lo cual, gracias por su trabajo. Y pone de manifiesto que, posiblemente, con toda seguridad, se están poniendo ya en práctica sus recomendaciones, sobre todo, en el PISTA y en la Consejería de Fomento.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Benítez.

A continuación, tiene la palabra el Grupo Parlamentario Popular y su portavoz, Jaime Raynaud.

El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señora presidenta.

En primer lugar, señor presidente, permítame que le traslade a usted y a todos los miembros de la Cámara de Cuentas el agradecimiento de mi grupo por el trabajo que vienen ustedes realizando de forma habitual en esta labor yo diría que trascendental de control, que muchas veces es cierto que desde el puro grupo parlamentario tenemos serias dificultades para llevarla a cabo con rigor y con exhaustividad.

Después de leer con detenimiento y de extractar conclusiones del informe de ustedes, la conclusión que saca mi grupo es que el informe pone de manifiesto un compendio de incumplimientos, un catálogo de irregularidades manifiestas, una guía de lo que no debe de hacer un buen gobierno..., en definitiva, yo diría, señorías, una exposición flagrante de los engaños continuados de un gobierno, del Gobierno de la Junta de Andalucía.

Resulta verdaderamente patético oír algunas intervenciones de portavoces que, a mi juicio, lo que habría que retrotraerse es a los fueros de la Edad Media o, si ustedes me apuran, al Código de Hammurabi, para tratar de llegar y de justificar lo injustificable, verdaderamente lo injustificable. Y las otras actitudes absolutamente laxas, como pasando de puntillas: «no pasa nada, el informe es tal...». ¿Cómo hubiera sido la intervención de la portavoz de Izquierda Unida si en este momento no ocupara tres sillones en el Gobierno de la Junta de Andalucía? ¿Qué hubieran dicho de este informe los responsables, en este caso la responsable, de Izquierda Unida? Dios mío de mi alma. Pero esta es la vida, así es la vida: el poder, el poder, ay, ay, ay, el dinero y el poder.

Señorías, en este período 2007-2010, como muy bien hemos oído hace un rato, se aprobaron inversiones por 10.902 millones de euros, pero solo se reconocieron obligaciones por 8.617 y sólo se pagaron por 5.373 millones de euros. Y estamos hablando del período 2007-2010. No podrán echarles sus señorías del Partido Socialista y de Izquierda Unida la culpa a Rajoy, porque Rajoy, en ese momento, estaba en la oposición.

Se dejó de ejecutar el 21% de las inversiones aprobadas y se dejó sin pagar el 37,7% de las obligaciones reconocidas. Se dejaron pagos pendientes para ejercicios posteriores por importe de 3.244 millones de euros. Y todo eso, señorías, sin Rajoy.

Desde el programa 5.1.B, «Infraestructura del transporte», los datos globales, se aprobaron inversiones reales por 3.202 millones de euros, se ejecutaron 2.834 y se pagaron 1.779 millones de euros. Por lo tanto, se repite en este programa 5.1. B con prácticamente los datos globales del conjunto de las obligaciones de la Consejería, de la Agencia de Obra Pública, en materia de infraestructuras en nuestra tierra.

Nosotros, en ese momento, llegamos y propusimos en los pasados presupuestos, y en los anteriores también, el que se reconociera una partida específica donde al menos se manifestara la intención y la vocación de cumplir con esa sagrada obligación que el Gobierno de la Junta de Andalucía olvida flagrantemente: pagar a lo que se debe, de pagarle a quien ha hecho un trabajo para la Administración. Pero sus señorías consideraron convenientes el no llegar y el no aprobarlo, y así nos luce el pelo.

La ejecución del Plan de Infraestructura para la Sostenibilidad, y estábamos hablando de los datos globales y de las conclusiones de la ejecución del PISTA..., hemos oído también manifestarse de una manera ufana por el grado de cumplimiento, cuando olvidan voluntariamente que el PISTA recoge la mayoría de los incumplimientos del PDIA 1997-2007. No estamos cumpliendo el PISTA, señorías del Partido Socialista y de Izquierda Unida. El PISTA está culminando un sinfín de obras del PDIA 1997-2007 que quedaron en el sueño del olvido. Pero eso a sus señorías parece que se les olvida.

Los gastos comprometidos hasta 2011, de carácter plurianual —como muy bien ha dicho el señor presidente, deberían de haber generado obligaciones en los ejercicios 2012 y siguientes—, ascienden a 1.092 millones de euros, y sus señorías escandalizadas por esos 1.200 millones de euros a los que recurren una y otra vez, una y otra vez, como si la causa de todos los males fueran esos 1.200 millones de euros a los que apelan, de recortes, en los presupuestos recientes. Yo les digo a sus señorías que esos 646 millones de euros comprometidos en las anualidades futuras 2012-2016, esos 377 millones de anualidades futuras pendientes de traspasar en ejercicios futuros..., señorías, ¿de quién es esa responsabilidad?

El tema está manifiestamente claro: una incapacidad de ejecución presupuestaria y una incapacidad —lo que es muchísimo más grave— de cumplir con las obligaciones comprometidas, saltándose a la torera prescripciones administrativas y legales de una manera contumaz y, repito, echándole la culpa a todo el mundo menos a quien realmente tiene la responsabilidad, que es un gobierno desde hace más de treinta años en nuestra tierra.

Señorías, la Cámara de Cuentas afirma que se han constatado demoras de hasta siete años en infraestructuras que están pendientes de inicio y en ejecución, y de seis años en otras de otras obras suspendidas temporalmente.

La Cámara de Cuentas avisa de que la obra pendiente de inicio reprogramada, que correspondía iniciar en el período 2007-2013, se ha postergado en su mayor parte hasta el 2016; no se prevé terminar la obra correspondiente al período 2007-2013 y que ha sido suspendida temporalmente hasta 2017, pero para sus señorías del Partido Socialista y de Izquierda Unida no pasa nada, todo va bien, todo va bien, todo va bien.

A 1 de enero de 2012, entre la obra pendiente de inicio y suspendida temporalmente, había más de ochocientos ochenta y seis millones de euros en obras paralizadas. Es decir, a 1 de enero de 2012, y no lo dice el Partido Popular ni el grupo parlamentario, la Agencia de Obra Pública podía tener paralizadas, bien por no poder iniciarlas o por tener que suspenderlas, obras por valor de casi dos mil millones de euros.

Se permiten sus señorías llegar y reclamar al Gobierno de la nación, con dos años en el ejercicio de sus funciones y de sus responsabilidades, sobre el corredor mediterráneo, cuando la obra más importante de nuestra tierra, el eje ferroviario transversal de Andalucía, ha sido suspendido sine die flagrantemente por el Gobierno

Socialista y ahora, lo que es peor, con el aplauso fervoroso de Izquierda Unida, que ya no apela ni a la ejecución de las inversiones, ya no apela a la creación de puestos de trabajo, ya no apela a la homogeneización del territorio, ya no apela a esos principios legales que la izquierda pregona de una manera contumaz, pero que luego incumple una y otra vez para su sonrojo y el de sus votantes. Pero esto, señorías, es la realidad.

Así podríamos seguir con esa suspensión temporal de esa obra vital, como es el eje ferroviario transversal, y, lo que es más grave, una suspensión de una obra, en su momento adjudicada, como es el primer tramo desde la estación de Santa Justa hasta el aeropuerto de San Pablo. Pero, para sus señorías de la izquierda, todo va bien, todo va bien, todo va bien.

Pero es que este informe, señorías, que tiene su final en el año 2011, todavía no ha dado de sí lo suficiente, porque, si seguimos analizando los años posteriores —2012, 2013, 2014—, llegaremos a la conclusión de que es la manifiesta incapacidad de gestionar un aspecto, una parcela tan importante de las infraestructuras, como, en este caso, podría ser la materia ferroviaria, la materia viaria, etcétera, etcétera.

Los transportes metropolitanos, la conexión Aljarafe-centro sur de Sevilla —una paralización vergonzante—, el tranvía de Alcalá de Guadaíra o de Dos Hermanas..., y qué decir de tener en estos momentos paralizadas dos obras, ejecutadas exclusivamente por el capricho sectario de unas siglas, como fue el Partido Socialista, del tranvía de Vélez-Málaga, o de Jaén, sin dotarlo de la financiación correspondiente, la red autonómica, la variante de Roquetas de Mar, etcétera.

Las obligaciones pendientes de aplicar con los avisos, con los avisos importantes no están consignadas en la contabilidad patrimonial ni presupuestaria de la Junta de Andalucía.

La Consejería de Obras Públicas y Vivienda tiene gastos comprometidos hasta 2011 por importe de 1.092 millones de euros. Además de estos gastos comprometidos, la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía tiene 1.108 millones de euros en compromisos de gastos plurianuales, los cuales no están previstos por la Consejería de Obras Públicas y Vivienda. Y ustedes echándole la culpa, sin ningún rubor, al Gobierno de Aznar y, repito, no se lo ponen a San Fernando porque, verdaderamente, ya les daría un poquito de rubor el poder y el recurrir al año 1248.

Señorías, el informe —y termino, señora presidenta—, el informe de la Cámara de Cuentas, repito, que desnuda de una manera impúdica la gestión de gobierno de la Junta de Andalucía en materia de infraestructuras tan solo en este periodo, pero que, desgraciadamente, ninguno de los avisos prudentes, ninguno de los avisos, yo diría, que elegantes, pero claros y nítidos, que da el informe han sido capaces de ser recogidos por el Ejecutivo, puesto que a partir del 2012 estos defectos, estos incumplimientos, estas actuaciones siguen corregidas y aumentadas, corregidas y aumentadas por el Gobierno de la Junta de Andalucía, hoy denominado Gobierno bipartito social comunista.

Muchas gracias, señor presidente, en nombre de mi grupo. Y muchas gracias, señora presidenta.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Raynaud.

A continuación y para terminar el debate, tiene la palabra el señor López para matizar, si es su deseo, algunos de los aspectos de este informe.

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 221

IX LEGISLATURA

5 de diciembre de 2013

El señor LÓPEZ HERNÁNDEZ, PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE CUENTAS

—Bueno, me van a permitir que solo le agradezca la valoración que, desde distintos puntos de vista, hacen del informe.

Y no lo he hecho al principio, agradecer también la presencia en esta comparecencia de la consejera de la Cámara, Sandra Garrido, del personal de gabinete y del personal técnico de auditoría de la Cámara.

Nada más.

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Pues, terminamos con este punto del orden del día y levantamos unos minutos la sesión para despedir al presidente de la Cámara.

Gracias.

[Receso.]

9-13/PNLC-000321. Proposición no de ley relativa a la adhesión al «Acuerdo sobre los corredores ferroviarios europeos como motor de desarrollo y empleo en Andalucía»

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señorías.

Ah, vale, vale, vale. De acuerdo.

Pues, si les parece y como hemos quedado los miembros de la Mesa vamos a comenzar..., vamos a retomar esta comisión y vamos a empezar por el último punto del orden del día de hoy que son las proposiciones no de ley. Y solamente hay una, en este caso el proponente es el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida sobre los corredores ferroviarios europeos como motor de desarrollo y empleo en Andalucía.

Y para comenzar tiene la palabra su proponente la señora Nieto.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta.

Con brevedad, tanto por lo que tenemos acordado en los tiempos de las proposiciones no de ley como por tratarse de un tema que ya desde distintos ámbitos hemos tenido ocasión de abordar en profundidad en la comisión y que de hecho luego también será objeto de una comparecencia de la propia consejera.

Está en el ánimo de nuestro grupo parlamentario recabar una unanimidad en torno a esta iniciativa y por esa razón, bueno, vamos a exponer los argumentos que entendemos que abalarían o que le darían un valor añadido a que ese acuerdo...

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señorías, por favor, no se escucha a la proponente.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta.

Como decía nuestro..., en nuestro ánimo está recabar el apoyo unánime a esta iniciativa y, bueno, y vamos a exponer los argumentos que entendemos que le dan valor añadido a que así fuera.

Parece razonable desde todo punto de vista que el retraso que padecemos en materia de infraestructuras ferroviarias sea superado en un momento en el que la diferencia de infraestructuras en otras zonas que también son estratégicas en materia logística nos coloca en una posición comprometida y de hecho dificultan de manera muy grave la posibilidad de desarrollar el potencial que nadie duda que Andalucía tiene en esta materia y el enorme potencial de desarrollo futuro que tendría con una capacidad ágil de mover las mercancías por el territorio y como base de penetración de esas mercancías para el resto del conti-

nente europeo. Así lo ve la Unión Europea, así lo ve, desde luego, la Junta de Andalucía e incluso así lo ve también el propio Gobierno central, la ministra nos visitaba hace escasas fechas y hablaba de la Estrategia Logística Estatal y de la necesidad de hacer una inversión multimillonaria que ella cifraba en unos ocho mil millones de euros para conseguir que efectivamente todo el país se sume a una estrategia logística armonizada que permita consolidar el empleo que ya está vinculado directamente al sector y generar el que podría venir de la ventaja competitiva que nos ofrecería superar nuestros déficit de estructura en materia de transporte.

Y todo ello nos parece suficiente como para impulsar este acuerdo, que detalla las infraestructuras pendientes que tenemos en Andalucía y que es necesario culminar para que nuestra red logística autonómica esté en carga y a pleno rendimiento, con todo lo que ello supone de valor añadido en nuestro producto interior bruto y de valor añadido a nuestras expectativas de futuro.

Dado que nadie discute que todo eso es así, porque de hecho es que incluso hemos tenido resoluciones del debate del estado de la comunidad que han sido avaladas por todos los grupos, y que todos partimos de ese concepto, quizás el retraso que tenemos, que no es nuevo, no hemos recibido la atención debida de la Administración central por mucho tiempo, quizás ese retraso es porque no hemos sido capaces de plantear nuestras demandas de manera..., como un solo bloque en el que prime nuestro interés como territorio. Y esto es algo que sí que han sabido hacer en otras comunidades autónomas, sobre todo del Levante, a las que hay que reconocerles que han sabido presentar una postura única, tanto de los agentes sociales y económicos, como desde las instituciones, como desde todos los partidos políticos, de manera que sus demandas, siendo mucho menos graves sus carencias que las nuestras, se han abierto paso por delante de las demandas andaluzas, siendo estas mucho más urgentes de satisfacer. Y ahí tenemos que Cataluña está construyendo su tercer juego de vías cuando en Andalucía aún tenemos por electrificar el único tramo de vía que comparten los dos corredores transeuropeos que pasan por nuestro país, que es el de Algeciras y Bobadilla. Y siendo además en nuestra comunidad autónoma donde está el otro puerto de Europa —hay uno, que es Rotterdam, que está conectado con los dos corredores; el otro es del de Algeciras—, y siendo ese puerto el que está condicionado por su salida aún sin electrificar. Y eso es una demanda que de alguna manera debemos tratar de defender ante el ejecutivo estatal, con independencia de cuál sea la mayoría que democráticamente la ciudadanía decida para ese Gobierno central. Porque ya digo que hace muchas legislaturas que este problema debiera haberse resuelto y no se ha hecho. Y a nuestro entender lo que nos ha condicionado es que no hemos sido capaces de sentirnos todos vinculados al territorio antes que a nuestros intereses como representantes de determinados partidos políticos y como miembros activos de una determinada correlación de fuerzas.

Por tanto, nosotros, desde el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, pedimos el respaldo de todos los grupos a esta iniciativa. Nos parece importante que comenzase a ahormar Andalucía una mayoría similar y monolítica frente a otras comunidades autónomas... No lo quiero decir así porque no es un frentismo, pero es que es cierto que nos llevan una ventaja muy grande y necesitamos hacer ver al ejecutivo estatal que ahora es la hora de Andalucía, porque mientras no se resuelvan los problemas estructurales de Andalucía difícilmente vamos a poder ocupar el puesto preeminente en materia logística que se tiene reservado en la Unión Europea, tanto a todo nuestro país, pero especialmente a Andalucía, porque la posición geográfica es evi-

dentamente ventajosa, y la tasa de retorno de las inversiones en nuestra comunidad autónoma, bueno, pues no puede discutir las nadie.

Por tanto, y para terminar, esperamos que todos salgamos de aquí con esta adhesión, que no es ni contra el Gobierno de España, ni contra otras comunidades autónomas, pero sí que es emulando la estrategia de otras comunidades autónomas, porque ha tenido muy buen resultado. Porque tienen *lobbies* ante la Unión Europea y porque son muy firmes a la hora de negociar los presupuestos con el Estado central. Andalucía debe subirse a ese carro, debemos ser capaces de convencer al Ministerio de Fomento de la prioridad absoluta que tiene salir de nuestro retraso y mantener ese nivel de exigencia, con independencia de los cambios que de futuro haya en el Gobierno central, pues para que esa senda inversora creciente y urgente que necesita nuestra tierra no decaiga.

Lo dejo ahí, presidenta. Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Nieto.

A continuación tiene la palabra la señora Rocío Arrabal, por el Grupo Parlamentario Socialista.

La señora ARRABAL HIGUERA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Hoy el Partido Popular tiene una oportunidad de oro, de ser coherente, de apoyar de verdad y de dejar la ambigüedad que les caracteriza con el corredor..., con los corredores ferroviarios. El acuerdo sobre los corredores que esta PNL nos trae hoy aquí a debate es riguroso, serio y consecuente con la realidad. Es oportuno y necesario. Este grupo, sin duda alguna, lo va a apoyar, porque apoya a Andalucía y a los andaluces.

Los corredores mediterráneo y atlántico están unidos..., están incluidos, perdón, en la lista de proyectos prioritarios de transporte de la Unión Europea 2014-2020, en el programa Conectar Europa, que destina 23.200 millones de euros para mejorar las conexiones con una cofinanciación del 40%. Voy a hablar de las razones que nos hacen apoyar esta PNL y de las incoherencias que el gobierno del Partido Popular muestra con estos corredores.

Andalucía cuenta con el principal puerto nacional, con el primer puerto de España en cómputo de tráfico total. Este es el puerto bahía de Algeciras. El puerto de Algeciras ha quedado incluido en el corredor mediterráneo y en el atlántico. Estos dos corredores parten de Algeciras. La conexión Algeciras-Madrid queda conectada, a la vez, por ambos ejes principales prioritarios de la red europea. Y esto es un acontecimiento, porque es el único puerto de España que resulta conectado por más de un corredor de la red básica. El puerto de Algeciras tiene un enorme potencial, no solo como lugar de trasbordo, por su enclave, por su envidiable posición geográfica, sino también por el enclave para el transporte de mercancías al resto de Europa. Aquí no cuenta la distancia física, lo importante es el tiempo de tránsito, que en el caso de Algeciras nos hace un puerto imbatible, porque tenemos una enorme conectividad marítima. Cualquier mercancía llegaría desde aquí a Madrid antes que de ningún otro puerto. Pero son oportunidades de negocio que se están perdiendo.

do, por culpa de que no se invierta en la línea de ferrocarril Algeciras-Bobadilla. De esto se ha dado cuenta la Unión Europea, el que no se entera es el gobierno del Partido Popular, que discrimina presupuesto a presupuesto a Andalucía. En los últimos tres presupuestos el corredor mediterráneo ha recibido del gobierno, para su ramal por la costa, 3.663 millones de euros, mientras que el ramal central, que nos conecta con Madrid, solo ha recibido 65 millones de euros, de los cuales, a día de hoy, se ha ejecutado cero euros. Esto es un escándalo. ¿Esto es lo que antes decía el señor Raynaud un buen gobierno? Esto es un escándalo político de ataque frontal a Andalucía y a sus posibilidades de crecimiento, ataque que el Partido Popular, presupuesto tras presupuesto, ha ido reiterando. Pero hoy pueden apoyar esta proposición no de ley, señorías del Partido Popular, hoy pueden marcar en su apuesta por el corredor mediterráneo un punto de inflexión y pelear. Al menos el PP de Andalucía debería pronunciarse a favor de nuestras necesidades, podría ser coherente con las necesidades de infraestructuras que nuestra comunidad autónoma reclama. Bruselas nos apoya, mientras que el gobierno del Partido Popular nos abandona.

La realidad es esta. Desde 2010, que se ejecutó la mejora del tramo Ronda-San Pablo, que fueron 59 kilómetros de vías, no se ha vuelto a invertir un solo euro en la línea, que es el cuello de botella que tiene esta línea con Madrid. Qué casualidad, qué casualidad que coincide desde que el Partido Popular llega al gobierno. Por ello es justo reclamar que los Presupuestos Generales del Estado sean coherentes con las prioridades que el propio Gobierno de España ha aceptado de la Unión Europea. La discriminación está servida por el Partido Popular de Andalucía, obstaculizando el desarrollo y el empleo en Andalucía. Y todo esto con la complicidad el PP andaluz, que se muestra impasible ante los ataques que sufrimos desde el Gobierno central, el gobierno del Partido Popular.

Y la malintencionada utilización del eje mediterráneo, en su ramal costero, en todos los documentos públicos que el ministerio ha publicado, como por ejemplo podría ser el PITVI, olvidando que el eje mediterráneo tiene un ramal central: Algeciras-Bobadilla-Madrid-Zaragoza-Tarragona. ¿No sé si les suena? Ayer mismo, en la Comisión de Fomento en el Congreso, Niño habló del corredor mediterráneo en un proyecto prioritario, pero se olvidó del ramal central una vez más. Y leo textualmente: «El corredor mediterráneo llegará a Valencia en 2015 y a Murcia y Cartagena en 2016, con lo que los 700 kilómetros, 700, que separan la frontera francesa de la capital murciana tendrán ancho de vía internacional en apenas dos años, según anunció el secretario general de infraestructuras, Manuel Niño». No sé si saben quién es, pero es que el corredor mediterráneo tiene un eje central. Son 176 kilómetros que necesitan inversiones ya, pero ya, que ya vamos tarde. Estos proyectos deberían de tener el respaldo político, con independencia del color del que se sea, pero esto no pasa en Andalucía. Quiero mencionar un hecho que recogieron los micrófonos de la Cadena Ser, tras un consejo de administración de la Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras, donde se presentó el manifiesto que los presidentes de los puertos de Andalucía suscribieron en Antequera, en el que se reclamaban inversiones para las conexiones ferroviarias; o sea, reclamaban en este manifiesto algo que es vital para nuestros puertos. Ante esta unión de los presidentes de los puertos andaluces, aparece una acusación de deslealtad al Gobierno central. ¿Saben ustedes, señorías, quién es el autor de estas acusaciones? Deben de conocerlo, es el delegado del Gobierno central en la provincia. ¿Le reconocen?, ¿saben quién es? Este grupo lo que sí reconoce es a un dirigente político desleal con los ciudadanos, un palmero

político, no un político que trabaja para resolver los problemas de los ciudadanos sino todo lo contrario, bailar al son que le toquen, que le toquen otros.

Señorías, tenemos trazados bien definidos y prioridades marcadas, ahora solo falta que el Partido Popular se defina y que dejen claro y que dejen pintado..., pintadas las inversiones necesarias para estos trazados en los Presupuestos Generales del Estado.

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Arrabal.

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

La señora GARCÍA JIMÉNEZ

—Sí, muchas gracias, presidenta. Buenos días, señorías.

Bueno, la verdad es que no sé si la señora Arrabal estaba haciendo una descripción de su propio grupo, sobre todo en el momento final, porque es muy curioso cómo ambas señorías y ambos grupos se vuelven tan reivindicativos siempre cuando es contra el Partido Popular. Pero es que, señorías, y especialmente, señora Nieto, que es usted del Grupo de Izquierda Unida, el movimiento se demuestra andando.

Y hoy, después de dos meses que debatimos con la consejera, tuvimos una comparecencia con la consejera sobre este mismo asunto. A las preguntas que yo le hice a la consejera hoy se ha demostrado que el Grupo Popular aquel día tenía razón. La consejería prefiere las pancartas que los hechos, prefiere las pancartas que gobernar.

¿Y por qué lo sabemos hoy? Porque tenemos en la mano los presupuestos de la Junta y de la Consejería de Fomento para el año 2014. ¿Cuántos euros hay en el año 2014 para ferrocarriles andaluces en la consejería responsable de los ferrocarriles andaluces? Señora Nieto, 29 millones de euros. ¿Cuánto hay en el Ministerio de Fomento para ferrocarriles andaluces? Señora Nieto, 374 millones de euros.

Por tanto, como decía, el movimiento se demuestra andando, y lo que tiene que hacer la Consejería de Fomento, como ya decíamos hace dos meses, es remar en el mismo sentido que rema el ministerio, apostando por las infraestructuras en Andalucía; que, por cierto, este año es la primera comunidad en inversiones del grupo Fomento, así que he visto que en sus dos exposiciones primeras no ha podido hablar de la disposición tercera, que tampoco reivindicaban cuando gobernaba el Partido Socialista. Señora Arrabal, ¿cuántos euros dedicó el Gobierno socialista al ferrocarril de Algeciras?, ¿cuántos? Cero, cero. Sí, cero.

[Intervención no registrada.]

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señorías, no hablen entre ustedes, por favor.

La señora GARCÍA JIMÉNEZ

—Cero al corredor de Algeciras hasta que llegó el Gobierno de Mariano Rajoy, que ya va por 63 millones de euros.

Y, miren ustedes, ¿cuántos euros están dedicando al eje transversal?, ¿cuántos?, ¿al Sevilla-Antequera, cuántos?

[Intervención no registrada.]

Corredores transeuropeos, eje transversal Sevilla-Antequera, es que forma parte de los corredores transeuropeos el Sevilla-Antequera de mercancías y de viajeros...

[Intervención no registrada.]

No, no, no, forma parte perfectamente...

[Intervención no registrada.]

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señorías, por favor, no dialoguen entre ustedes. Dejen ustedes que la interviniente...

La señora GARCÍA JIMÉNEZ

—... forma parte del eje transversal el Sevilla-Antequera.

Y ustedes, ustedes, que han hablado de que esto está por encima de la política y que en esto tenemos que estar todos juntos, resulta que condenan a la Andalucía occidental, se olvidan de la Andalucía occidental. ¿Por qué? Porque la competencia de hacer el Sevilla-Bobadilla es competencia de la Consejería de Fomento, que, como digo, pone este año cero euros, absolutamente cero euros, para ese eje. Y no sabemos nunca cuándo lo van a poner, creo que en los próximos años parece que no.

Decía la señora Arrabal que estaba escandalizada con los presupuestos del Gobierno de España. ¿No se ha escandalizado cuando ha visto los presupuestos de la Junta? ¿No se ha escandalizado para nada cuando ha visto los de la Consejería de Fomento, señora Arrabal? Es que 29 millones de euros para ferrocarriles andaluces es una absoluta barbaridad.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señora Arrabal, por favor.

La señora GARCÍA JIMÉNEZ

—Por tanto, como decía, si todos vamos a remar en el mismo sentido, rememos todos en el mismo sentido.

Y el movimiento se demuestra andando. Y lo que tiene que hacer la consejera, lo que tienen que hacer los presidentes de las autoridades portuarias es apostar de verdad por Andalucía, pero con hechos, porque para

eso están gobernando. Y gobernar es decidir y gobernar es tomar decisiones. Y gobernar es invertir y no co-ger pancartas, que para eso estamos los partidos políticos. Si todos tenemos nuestros partidos políticos que hacen esas cosas, pues para eso que lo hagan los partidos políticos, y los consejeros que se dediquen a invertir y a gobernar y no a llevar pancartas.

Insisto, 29 millones de euros en la Consejería de Fomento para ferrocarriles; más de trescientos setenta el Ministerio de Fomento. La apuesta del ministerio es clara, la de la consejería es cero absoluto para los ferrocarriles andaluces.

Nada más y muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora García.

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

Señorías, por favor, quieren dejar ustedes de dialogar para que pueda la señora Nieto terminar esta proposición no de ley.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, presidenta.

Bueno, yo creo que hemos asistido a lo que nos pasa en Andalucía: cada loco con su tema.

Estaba repasando qué ha pasado con los Presupuestos Generales del Estado para este año, y he estado viendo cómo el Partido Popular de Cataluña ha presentado un paquete de enmiendas en materia de infraestructuras para Cataluña en la misma línea que habían hecho otros partidos de la comunidad para no perder el ritmo inversor que consideran imprescindible, habiendo como hay allí, y a nadie se le escapa, diferencias de hondo calado sobre el modelo de territorio, sobre vertebración, sobre papeles del Gobierno central dentro de la comunidad autónoma, sobre si debe de seguir habiendo comunidad autónoma... Pero en materia de infraestructuras lo tienen clarísimo. Y esa es la ventaja y la partida que creo que nos ganan por la manga en otras comunidades autónomas, y esa es la razón que desde Izquierda Unida consideramos que justifica este retraso que desde otros puntos de vista es injustificable. Yo lamento que la responsable del Partido Popular de posicionar a su grupo..., que entiendo que va a votar en contra, por lo menos de su intervención se desprende eso, lamento que ya trajera escrito o pensado lo que nos iba a decir y no haya oído absolutamente nada de lo que le he comentado. Porque en mi intervención he hablado de un retraso de varias legislaturas anteriores en las que no se ha prestado la atención debida a esas infraestructuras. Y he hablado de que precisamente, dado que todos estamos muy interesados, o eso pensábamos nosotros, en superar este déficit, sería interesante mantenernos en una sintonía. No están ustedes para decirles a los demás lo que tienen que hacer, en general. En particular, en inversiones, entenderá usted que tampoco.

Ahora ya que veo que su tono de la primera intervención lo permite, le voy a hacer algunos comentarios que no tenía previstos. Pero, bueno. Sabrá usted, supongo, y si no yo se lo comento y lo puede usted con-

trastar, que los presidentes de las autoridades portuarias de Andalucía tienen prohibido invertir en materia logística sobre el dinero que generan esos puertos. Por cierto, dinero que generan esos puertos que es el que se reinvierte en esos puertos, pero que ustedes contabilizan como inversión del Estado en Andalucía. Cosa que es una manera de contabilizar, un poco rara, un poco creativa. Y tienen prohibido invertir en logística, y esto debe de querer decir algo.

Yo no he querido utilizar palabras de trazo tan grueso, aunque quizás cuando intercambiamos impresiones entre algunos miembros de este Parlamento no se puede utilizar otro trazo que el muy, muy, muy grueso. Pues, mire, con ese trazo muy, muy, muy grueso al gusto de ustedes, les diré que es de poca vergüenza que en Andalucía no seamos capaces de ponernos de acuerdo para electrificar una vía que está como cuando la inauguró Alfonso XIII. Y es una poca vergüenza que estemos perdiendo el tiempo para ver de quién es la culpa de lo poco que se ha invertido ahí, cuando hay un puerto que con una conexión del siglo XIX está generando empleo fijo todos los años, y que si tuviera, a la ventaja competitiva geográfica que tiene le pudiera unir una ventaja, en materia de penetración territorial de su mercancía, le metería al producto interior bruto andaluz una cantidad de puntos que cambiaría la economía campogibaltareña y gaditana, y diferiría una riqueza al resto del territorio que en este momento no estamos en condiciones de valorar.

Que ustedes tengan la miopía crónica y el servilismo vergonzoso al Gobierno central para no aceptar que tienen ustedes bloqueada una inversión para la que sí parece que hay herencia y crisis y problemas de liquidez, no la hay para hacer el Ave a Santiago de Compostela, garantizados 700 millones de euros en dos años, lo ha dicho la ministra para que el Ave llegue a Santiago, por cierto, una ciudad a la que a mucha gente le gusta ir andando. Y nosotros estamos reclamando, reclamando dinero para electrificar una vía y sacar mercancía como se saca, como se sacaba en el siglo XX, y como pretendemos sacarla en el siglo XXI y no como en el siglo XIX, en vagones de gasoil, y ustedes no son capaces de secundar una respuesta institucional que nos ponga a reclamar con seriedad ante el Gobierno central algo que Andalucía precisa de manera urgente.

Ustedes sigan a lo suyo, ustedes sigan para unas cosas en la herencia, para otras, en lo malo que fue el PSOE, ustedes sigan en lo que quieran, pero, la verdad, y no creí que iba a llegar a decirles esto hoy, es comprensible el papel que juegan ustedes, y más comprensible aún el que les están dibujando todas las tendencias de sondeo y de encuestas.

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Nieto.

Vamos a..., vamos a terminar ahora mismo este punto del orden del día. Terminamos aquí. Como saben sus señorías, votamos, perdón, señorías, por favor... Votamos, a final de la comisión, esta proposición no de ley, que fue en lo que quedó la Mesa.

[*Rumores.*]

¿Estamos todos?

[*Intervenciones no registradas.*]

Bien. Si, si así se decide por los miembros de la Mesa y los portavoces, por mí no hay ningún problema en votar ahora. Quedamos —como sabéis— en la comisión que se votaría al final, pero no hay ningún problema. Por lo tanto, votamos esta proposición no de ley.

Se inicia la votación.

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

De acuerdo, pues queda aprobada la proposición no de ley por unanimidad.

Ahora hacemos un receso. Señorías, señorías, hacemos un receso. Señorías, están ustedes este... Señorías, en esta, en esta comisión están ustedes muy díscolos, por favor, hagan ustedes el favor de centrarse un poquito.

Bueno. Vamos a ver. Vamos a hacer un pequeño receso para esperar que llegue la consejera y poder continuar esta comisión. Por favor, no se vayan muy lejos para poder hacerlo lo antes posible.

Gracias a todos.

[Receso.]

9-13/APC-000503. Comparecencia de la consejera de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre los cambios producidos en el accionariado de la sociedad Metro de Sevilla, S.A.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señorías, retomamos otra vez, de nuevo, la comisión.

Y vamos a..., le damos la bienvenida a la consejera. Y vamos a comenzar por el punto dos del orden del día de esta sesión, que son las solicitudes de comparecencia. En este caso, la primera de ellas, a petición del Grupo Parlamentario Popular, referida al accionariado de la sociedad Metro de Sevilla, sociedad anónima.

Para empezar con esta solicitud de comparecencia, tiene la palabra la señora consejera.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí. Buenos días.

Gracias, señora presidenta.

Buenos días a sus señorías, señores y señoras diputadas.

Efectivamente, comparezco esta mañana, a petición del Grupo Popular, para informar sobre los cambios producidos en el accionariado de la sociedad de Metro de Sevilla, sociedad anónima.

A modo de introducción, permítanme sus señorías plantear algunas consideraciones para poder contextualizar el asunto. Ya tuvimos ocasión de hablar, en el anterior Pleno del Parlamento de Andalucía, sobre la línea 1 del metro de Sevilla y de las realidades que presenta en la actualidad, unos indicadores que, sin duda, reflejan el cumplimiento de sus expectativas.

Ya saben ustedes que cerca de 61 millones de viajeros transportados desde su inauguración; cumplimiento de la estimación de demanda anual —14 millones de pasajeros en todos los ejercicios naturales completos—; según la encuesta de satisfacción de las personas usuarias la valoración cualitativa arroja una calificación de notable, es decir, 8,2 sobre una puntuación de 10 en el año 2013; el 41% de los usuarios utilizaban previamente a la puesta en marcha del metro el vehículo privado en todos sus desplazamientos, y la puesta en funcionamiento del metro ha contribuido a reducir el tráfico rodado en unos 9.000 vehículos en los días laborables. Se ha reducido el acceso en coche al centro urbano de Sevilla, según el alto nivel de ocupación de los aparcamientos disuasorios ubicados en las estaciones metropolitanas, que cuentan con una ocupación media en la hora punta del 72%.

En relación a la huella ambiental, la línea 1 está contribuyendo a una disminución de las emisiones de gases de efecto invernadero, con un volumen anual de 3.235 toneladas de dióxido de carbono, dato que equivale a los efectos positivos para la calidad del aire que tendría la implantación de más de 14.700 árboles.

En este sentido, la apuesta global de la Consejería de Fomento y Vivienda por esta infraestructura se encuentra avalada por los datos, variables y parámetros de la evolución de la explotación de la línea 1 del metro de Sevilla, casi en sus cinco años, como servicio de transporte público colectivo en términos de rentabilidad social y económica, principios en los que debe sustentarse la gestión de los recursos públicos. El transpor-

te colectivo es un servicio público que debe ser accesible al conjunto de la ciudadanía, independientemente de su nivel de renta, no es una actividad financiera o negocio con el único objetivo de obtener beneficios económicos. De ahí que desde esta consejería que represento rechazamos, hemos rechazado y rechazaremos los cuestionamientos sobre el sentido último y la viabilidad económica de la construcción y explotación de los metros ligeros y tranvías en Andalucía, sin ningún de tipo de rigor, a mi juicio, pero con mucho oportunismo, que se escuchan últimamente. Ningún transporte público es concebido como un negocio para obtener un margen de beneficio, sino para garantizar la accesibilidad y movilidad del conjunto de la ciudadanía a un precio asequible. Así, el término rentabilidad en el ámbito del transporte público debe bascularse sobre el equilibrio de lo económico, lo social y lo ambiental.

Pero lo más destacado es el dato de incremento de la cuota modal del transporte público metropolitano a raíz de la implantación de la línea 1. Así, hemos conseguido captar a usuarios, a personas usuarias que antes utilizaban el vehículo privado en sus desplazamientos, como hemos visto anteriormente, de manera diaria, y se han generado nuevas personas usuarias en nuevos desplazamientos, por la combinación multimodal con otros transportes públicos o por la combinación del metro con la bicicleta y el propio coche privado. En este sentido, ya tuve ocasión de exponerles, tomando como referencia el año previo a la puesta en servicio de la línea 1 del metro, es decir, 2008 y el año 2010, primero de explotación completa del año natural, los datos son notables. Se ha producido un incremento de demanda del transporte público del 65,4%, además en un contexto complejo, como todas sus señorías conocen, derivado de la crisis-estafa económica, ya palpable en el año 2010, y que implicaba una reducción del tráfico y de los desplazamientos. El número de tarjetas únicas del Consorcio de Transportes del Área de Sevilla, que copa el 63% de los desplazamientos en metro, se vio incrementado en este periodo en un 672,9%, que es lo mismo a decir un 672%.

Centrándome, concretamente, en el objeto de esta comparecencia, señorías, el pasado 30 de octubre, la sociedad concesionaria del metro de Sevilla comunicó a la Consejería de Fomento y Vivienda la intención de venta de las acciones de dos de sus socios, Sacyr y ACS, a la sociedad Globalvía Inversiones SA. Dicha transmisión se encuentra sujeta a autorización en las condiciones recogidas en la legislación y en los pliegos del propio contrato de la concesión. En estos momentos, desde la Consejería de Fomento y Vivienda se está analizando la documentación aportada a los efectos de tomar una valoración. La consejería no entra en valoraciones sobre estos movimientos corporativos. Únicamente les señalamos que la existencia de una oferta de compra en estos momentos revela la solidez y el valor del proyecto de la línea 1 del metro de Sevilla. Y como administración concedente velaremos por la óptima prestación del servicio público, como lo hemos hecho hasta la fecha.

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejera.

Tiene ahora la palabra el proponente de esta solicitud de comparecencia, el Grupo Parlamentario Popular, y su portavoz, don Jaime Raynaud.

El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señora presidenta.

Bien, señora consejera, muchas gracias por su intervención.

Después de ella yo me quedo con algunas dudas en temas que yo creo que son importantes, ¿no? Son importantes, y, sin embargo, usted no ha aclarado. Incluso yo diría que ha hecho una declaración un tanto extraña. Sí, «que no entramos en valoraciones». Hace usted un discurso de lo público, hace usted un discurso de lo social, hace usted un discurso de la necesidad de extender este servicio social, afirmaciones que compartimos, pero que sin embargo no hace usted valoraciones sobre un posible cambio accionarial de un porcentaje muy importante. Tan importante que la administración autonómica andaluza se queda en clarísima..., ya está en minoría, y por lo tanto sigue estando en minoría de una manera flagrante, y el porcentaje mayoritario está en manos privadas. Y dice usted que no entra en valoraciones. Pues yo creo que usted debería entrar en valoraciones, puesto que los sevillanos, y los andaluces, necesitamos conocer cuál es la opinión de la Junta de Andalucía respecto a quién va a ostentar a partir de un determinado momento, si se produce la autorización, la titularidad mayoritaria del principal sistema de transporte que hay en este momento en Andalucía, que es el metro de Sevilla. Por lo tanto, a mí me gustaría que me concretara más en este sentido, aun a riesgo de que usted se empestille y siga comunicando, o siga manifestando, que no va a hacer valoraciones. Me gustaría oír de su boca si le parece bien, mal o regular.

También me gustaría saber los plazos, puesto que el único que usted ha anunciado es el 30 de octubre, pero ateniéndonos a las disposiciones oficiales, a las disposiciones vigentes, yo lo que quería saber es cuándo la Agencia de Obra Pública tiene que emitir un informe en un sentido, favorable o no, o desfavorable, para que llegue y se lleve a cabo ese posible cambio accionarial. Por lo tanto, en su segunda intervención me gustaría llegar y conocer directamente esos datos.

También, señora consejera, le voy a decir, o me gustaría oír de su parte, que, con independencia del servicio mejor o peor servicio que se preste, que se presta, que yo estoy convencido de que es bueno, y yo lo celebro, me gustaría, en función de las aportaciones que hace su consejería a los gastos de explotación de la línea 1 del metro de Sevilla, y que, bueno, en los presupuestos del año 2014, pues son superiores a los 40 millones de euros, en concreto 41.174.782 euros, figuran en los presupuestos para el próximo año 2014, más las transferencias corrientes que vienen del Estado, de 7.069.232, me gustaría que me confirmara si es cierto que en estos momentos hay una deuda con la concesionaria de 889.776 euros, en función de las demoras de esas transferencias. Si el Estado está transfiriendo puntualmente y la Junta está transfiriendo también puntualmente la correspondiente asignación, el porqué del bolsillo de todos los andaluces tiene que salir casi un millón de euros, ¿eh?, de desequilibrio en los ingresos financieros, como consecuencia del retraso en los pagos.

Exactamente igual llegar y hacerle una llamada, respecto a la cifra de pasajeros y el volumen de negocios de la línea 1 del metro de Sevilla, que mientras que el importe neto de las cifras de negocio en el año 2010, pues, ascendieron a 50.879.000, las últimas cuentas que hay publicadas oficialmente por la empresa descienden a 47.074.000. Y que el resultado de la explotación baja de 16.780.000, asciende el año 2011 a 21.442.000 y baja en el año 2012 a 17.324.000. Y que, en definitiva, eso se traduce, en román pa-

ladino, en una bajada del resultado del ejercicio por debajo de los 2 millones de euros. ¿Y sabe usted por qué, señora consejera? Porque, evidentemente, la cifra, la expectativa de los 14 millones de viajeros era para un determinado año, pero que a partir de ahí estaba el incremento paulatino de esos 14 millones de euros. ¿Sabe usted por qué no suben esos 14 millones de usuarios? Porque no hay correspondencia de la línea 1 con el resto de las líneas 2, 3 y 4 del metro de Sevilla, y con el resto de los tranvías. Por lo tanto, no cabe la menor duda de que, en estos momentos..., y le leo literalmente información publicada, en la que surgen incertidumbres sobre el desarrollo de la futura red que siguen sin despejarse.

Porque no me negará usted, señora consejera, que el uso de la línea 1 no sería el mismo si tuviera correspondencia con la línea 2, 3 o 4. No le digo con las tres, le digo con alguna de ellas. Le digo tan solo con alguna de ellas. Pero es que le voy a decir más, ¿se imagina usted si la línea 1 tuviera en estos momentos conexión con el tranvía de Dos Hermanas, en la estación de Olivar de Quintos, como estaba previsto? ¿Se imagina el potencial humano, y estamos hablando de rentabilidad social y de vertebración del área metropolitana de Sevilla, dejando al margen el resultado económico, lo que eso podría suponer? ¿Se imagina usted, señora consejera, el número de usuarios de la línea 1 si tuviera conexión en la UPO, en la Universidad Pablo de Olavide, con el tranvía de Alcalá, que está en estos momentos a más de un 80% de su finalización y fuera posible el aportar la población de Alcalá de Guadaíra a la línea 1 del metro de Sevilla? ¿O se imagina usted, señora consejera, si en Ciudad Expo tuviera interconexión con el tranvía del Aljarafe, lo que supondría para la línea 1 del metro de Sevilla?

Por lo tanto, no se puede despachar esta comparecencia simplemente llegando y diciendo que no tiene valoración sobre este posible cambio de accionariado. Claro que tiene. Pero, es más, es que usted está reconociendo que con este sistema se está dando un excelente servicio. ¿Cuál es este sistema, señora consejera? Una concesión del servicio durante 35 años, ese sistema que usted demoniza. Gracias a eso están los 14 millones de usuarios de estos años que están utilizando el metro de Sevilla. ¿O es que si no es exclusivamente la aportación a los gastos de explotación, lo que es la construcción, con una financiación del BEI, lo ha puesto alguna Administración...? Le pregunto, le pregunto: ¿por qué demoniza usted este sistema?, ¿por qué paraliza usted el avance de los proyectos 2, 3 y 4, si estamos escasos de recursos para que el resto, la red completa del metro de Sevilla pueda seguir avanzando? Si la principal rentabilidad va a ser la social, no la económica.

Y usted repite una y mil veces ese discurso, que usted sabe que no es verdad, de que cuestan muy caras las inversiones público-privadas. Y que usted compromete... Naturalmente que compromete a las administraciones, como todas las inversiones plurianuales. ¿O es que si ustedes se embolsan el dinero directamente no es a base de endeudarse? ¿Y cómo pagan las administraciones las deudas públicas si no es con la emisión de bonos, si no es con un endeudamiento? Lo único que cambia es el que adelanta el dinero, que en un caso son los bancos, y en otro caso es una sociedad, un consorcio, que explota el servicio. Y dice usted «hombre, es que cuesta cuatro, cinco, seis...». Como si cuesta 20 veces más, señora consejera. Si va incluida la explotación. No mezcle usted peras con manzanas, que las mezcla usted intencionadamente para confundir. No estamos hablando del costo de construcción. Cuando hablamos de una concesión estamos hablando del costo de construcción y de la explotación. Haga usted la cuenta lealmente. Y yo entonces le digo que es muy importante, en ese horizonte, que sepamos si para la Junta estos posibles nuevos compradores ofrecen o no garantías. Claro, ahora mismo sabemos quién está manejando, quién va a tener en estos momentos más del

60% de la titularidad, más del 60%. Porque, claro, con estas inversiones, pues le vuelvo a repetir, fíjese con lo que se queda la Junta de Andalucía, con un 11%.

Por tanto, yo quiero claridad, señora consejera, y posicionamiento claro de la Agencia de Obras Públicas, que en definitiva es la consejería. Y para eso está usted aquí. Que nos explique usted cuál va a ser el futuro de las líneas 2, 3 y 4 del metro de Sevilla, qué relación hay con este cambio de accionariado y, sobre todo, cómo valora usted que una entidad que está formada por determinadas empresas constructoras y entidades de capital extranjero vaya a tomar parte de la sociedad Metro de Sevilla, Sociedad Anónima. Espero sus explicaciones.

Muchas gracias, señora consejera. Y gracias, señora presidenta.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Raynaud.

Señora consejera, para contestar.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, señora presidenta.

Señor Raynaud, si quería usted hablar de las líneas 2, 3 y 4 del metro de Sevilla, pues no tenía más que haber pedido una comparecencia a esta consejera para abordar esa circunstancia.

Yo le he planteado que no entraba en valoraciones, y no voy a entrar en valoraciones, más allá de que la venta de esas acciones lo que sí que constata es la solidez de la línea 1 del metro de Sevilla. Y que en el momento que tengamos concluidos los trabajos que nos corresponden como Administración pública, que velamos por el buen funcionamiento y eficacia de un servicio público, pues lógicamente lo comunicaremos. Por lo demás, bueno, pues es una situación que ya estaba así.

Efectivamente, nosotros hemos abonado en torno a algo más de doscientos millones de euros en cinco años a la línea 1 del metro de Sevilla. Podremos tener o no algún elemento de retraso debido a la asfixia económica, pero, en fin, es una cifra bastante menor, si me permite usted la expresión. En cualquier caso, pagamos, lógicamente, la línea 1 del metro de Sevilla; cosa que no ocurre con el Ayuntamiento de Sevilla, que usted conocerá, debe 24,5 millones de euros a la línea 1 del metro de Sevilla.

Y, mire usted, respecto a algunas cifras que usted daba: el metro de Sevilla es el metro que mejor aguanta la crisis, el mejor, el que mantiene una demanda de usuarios conforme a lo que estaba previsto cuando se concibió esa línea 1. Sesenta y un millones de viajeros han utilizado la línea 1 del metro de Sevilla en los casi cinco años en los que lleva funcionando. Insisto, es el metro que mejor aguanta la crisis. Y yo creo que es para estar satisfechos. No solamente los diputados de Sevilla, sino también los del conjunto de Andalucía, respecto de una infraestructura que se proyectó y que, en los cinco años que lleva de funcionamiento, pues efectivamente da un buen servicio, un servicio eficaz y un servicio público. Le insisto en que el ayuntamiento adeuda 24,5 millones de euros.

Respecto de la ampliación del metro de Sevilla, que no tengo yo ninguna, en fin... Usted no pregunta por eso, pero ya que preguntaba... Sabe usted que la ampliación de las líneas 2, 3 y 4 suponen 3.700 millones

de euros. Bueno, en este contexto en el que estamos, lo que nosotros hemos planteado y hemos defendido siempre es que la futura ampliación de la red de metro de Sevilla tiene que ser de la mano, un acuerdo entre las tres administraciones: Ministerio de Fomento, Ayuntamiento de Sevilla y Consejería, como no podía ser de otra manera. Y en eso es donde estamos, lógicamente con una razonable priorización y racionalización de la inversión.

Lamentablemente, tuvimos que escuchar algunas consideraciones sobre el secretario de Estado, en el que planteaba que el ministerio y el Estado no construyen metros. Bueno, hay un acuerdo en el que... Para abordar la futura ampliación de la red del metro de Sevilla, pues tiene que haber un acuerdo entre las tres administraciones. Y en eso estamos, teniendo en cuenta que estamos hablando de 3.700 millones de euros y que habrá que establecer, lógicamente, una prioridad.

Y respecto de la colaboración público-privada, pues, mire usted, no coincidimos: a mí no me da igual que las cosas cuesten cuatro veces más o veinte veces más. No me da igual. Pero no me da igual porque nosotros tenemos una austeridad en el gasto del dinero público. Austeridad, velamos por cada euro público que se invierte como si fuera oro. Y no me da igual que una infraestructura cueste cuatro veces más o veinte veces más. Hemos tenido multitud de ocasiones en las que hemos tenido argumentos y discrepancias respecto de la colaboración público-privada: de por qué supone una hipoteca para las arcas públicas, de que por qué supone hipotecar por 30 años las arcas públicas, de que supone tres veces más el coste que si la Administración acudiera a la vía normal —que es un endeudamiento, un préstamo, se ejecuta la obra—.

Pero, además, le digo que otras comunidades autónomas gobernadas por su partido también están renunciando a la colaboración público-privada. El propio ministerio está renunciando a la colaboración público-privada. Con lo cual, bueno, aunque sea por distintos caminos, que es posible, lo que yo le digo es que a esta consejera, y al Gobierno andaluz, no le da igual que las cosas cuesten cuatro veces más o 20 veces más, como usted ha expresado. Austeridad en el gasto del dinero público, que ese dinero público, bueno, pues se gaste, lógicamente con transparencia y con eficiencia, y en ningún caso vamos a comprometer las cuentas públicas de treinta años, no solamente por el contexto de crisis-estafa en el que vivimos, no solamente por ese ajuste duro que año tras año desde el Gobierno central se impone a la Comunidad Autónoma de Andalucía, sino porque aunque estuviésemos en otro contexto de bonanza económica o de ciclo alto, pues, lógicamente, seguiríamos velando por la austeridad y por la eficacia en la inversión del dinero público, porque es el dinero que es de todos, y porque es obligación de los gobiernos salvaguardar el buen gasto de ese dinero público que se realiza, y, bueno, pues ese es el posicionamiento que mantenemos desde la Consejería de Fomento y Vivienda.

Y, hombre, una..., un elemento, yo entiendo que ustedes exijan a esta consejera de todo. Hemos tenido también la oportunidad de abordar el tema de cómo ustedes nos han pedido más de 9.000 millones de euros en inversiones en lo que llevamos de legislatura. No está mal. Creo que batieron ustedes récord, seguramente, de todos los parlamentos autonómicos, pero también estaría bien que le exigieran al Gobierno central compromiso, pues, por ejemplo, con..., en la ronda de circunvalación de la SE-40 o con otros elementos, como hemos tenido oportunidad de ver antes. Yo me congratulo de que hayan votado a favor de esa PNL del acuerdo de Antequera, ahora se trata de que, bueno, pues haya un compromiso cierto de esos 8.000 millones que planteó la ministra el otro día para que venga esa inversión. Exijan ustedes a la

Junta si consideran 9.000 millones de euros a esta consejera, pero también exijan al Ministerio de Fomento, lógicamente, que invierta equitativamente en el territorio.

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Para terminar su intervención y por un espacio de cinco minutos, no más, señor Raynaud, tiene usted la palabra.

El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señora presidenta.

Verá usted que le pido que comparezca usted aquí para un tema determinado, y usted habla de lo que considera conveniente, ¿verdad? Es solo una pequeña puntualización.

Yo no le exijo de nada, señora consejera, fíjese, yo tan solo le exijo a la Junta de Andalucía que cumpla con la ley y que cumpla con lo que promete. Nada más. Ni más ni menos ni menos ni más. Me hubiera gustado que hubiera usted estado aquí presente en la comparecencia del presidente de la Cámara de Cuentas para que usted hubiera podido comprobar que no cumple la Junta de Andalucía con lo que promete. Exclusivamente eso: cumpla con lo que promete.

Mire, señora consejera, habla usted, hombre, cuatro o veinte, ¿qué está usted comprando, unos zapatos o una vivienda?, si compra usted unos zapatos le cuesta menos que una vivienda. No confunda usted cuatro o veinte. Claro que, a mí tampoco me da igual, cómo me va a dar igual que me cueste cuatro o veinte, pero le vuelvo a repetir y, por favor, no reitere, porque es insultar a la inteligencia de los que nos oyen el que, usted, la financiación público-privada pretenda confundirla el costo de la construcción pura y dura con la construcción más la explotación durante 35 años. Yo, a mí me cuesta trabajo llegar e insistirle en esto, porque es que es casi casi casi una reiteración. De verdad, me da pudor, ya no se lo voy a decir más, el que usted insista en ello, porque es que, hombre, que hay gente que nos está escuchando, ¿eh?, y que lee los periódicos y escucha la radio. No insista usted en lo mismo, por favor, no insista usted en lo mismo. Respecto al convenio del Estado, pero cómo se permite usted el lujo de llegar y decir que el Estado..., pero ¿quién es el que tiene las competencias del metro y de los metros en la comunidades autónomas? Son las comunidades autónomas las que tienen que llegar a hacer el proyecto, definirlo, cuantificarlo y luego pedirle al Estado, pero qué va usted a pedir si no tiene usted nada, ¿cómo va usted a pedirle al Estado? Como están en todos los convenios, yo me sé los convenios de memoria, mire usted, de memoria, del Gobierno de la Nación, de la Administración General del Estado con los ayuntamientos de Bilbao, las comunidades autónomas del País Vasco, de Valencia, de Madrid, de la Generalitat de Cataluña y la andaluza para el metro de Sevilla y, posteriormente, ampliado para el de Málaga. Los convenios se celebran con posterioridad a la ejecución del proyecto, su cuantificación y su definición.

Habla usted de los ayuntamientos. Olvida usted que la decisión de los ayuntamientos de no pagar nada fue adoptada por cuatro ayuntamientos socialistas: Mairena del Aljarafe, San Juan de Aznalfarache, Sevilla y

Dos Hermanas. Los cuatro decidieron no pagar la correspondiente subvención a la línea 1 del metro de Sevilla, porque no tenían posibilidades, los cuatro, gobernados en su momento, los cuatro, por el Partido Socialista, y la Junta, por el Partido Socialista.

Y, por último, señora consejera, no me ha dicho usted cuándo, que eso está, debe de estar en la ley, cuándo se va a manifestar la Agencia de Obra Pública sobre el sí o el no para el cambio de titularidad de las acciones de Metro de Sevilla, S.A.

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Raynaud.

Señora consejera, para terminar esta comparecencia.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Señor Raynaud, se lo he planteado antes, cuando acabemos de estudiar la documentación presentada, conforme a la legislación y al contrato en vigor, pues, lógicamente, la Agencia de la Obra Pública que es en el trabajo en el que ahora mismo está, y eso es lo que le he contestado al principio de la comparecencia, que yo he hablado de la línea 1 del metro de Sevilla, del buen resultado que tiene, y de, efectivamente, ese cambio en el accionariado que ha habido en la sociedad Metro de Sevilla, sociedad anónima. Cuando acabemos, cuando concluyan los trabajos que como Gobierno responsablemente estamos haciendo a través de la Agencia de la Obra Pública, señor Raynaud, no vea cosas, más allá, que no existen. Cuando acabemos con..., pues, lógicamente, con la validación de la documentación que se nos ha presentado por parte de las empresas.

Y, mire usted, yo he hablado de lo que usted ha trasladado en su..., en su pregunta o en su interpelación después de mi comparecencia. Ha hablado usted de la ampliación de la red de metro de Sevilla. Yo le he contestado.

Y le planteo algunos elementos. Hay un acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Sevilla de hace algo más..., algo más de un año en el que se planteaba que la ampliación de la red del metro de Sevilla tenía que hacerse con un acuerdo entre las tres administraciones, y ¿por qué? Pues porque hay una ley en vigor del metropolitano de Sevilla en la que el Gobierno de aquel momento se compromete a una serie de actuaciones concretas respecto de la infraestructura. Y, por tanto, nosotros ponemos esa ley encima de la mesa.

El convenio que hay firmado con el ayuntamiento, del que efectivamente participa el Gobierno central, aborda la línea 1 del metro de Sevilla, no aborda otras cuestiones. Hemos cumplido con el convenio que está firmado. Se hizo una obra, la línea 1 del metro está funcionando, es el metro que mejor aguanta la crisis. Yo espero que ustedes se congratulen de esa realidad, porque en definitiva es mejorar la movilidad de los ciudadanos de Sevilla. Y para abordar la futura ampliación de la red de metro de Sevilla, le insisto, habrá que tener un acuerdo entre las tres administraciones. Teniendo clara una prioridad de la línea, porque estamos hablando en total, que es lo que parece ser, que se pide, de 3.700 millones de euros, 3.700 millones de euros, y bueno, ese es el acuerdo que se aprobó, que se abordó en el Ayuntamiento de Sevilla, y ahí es exactamen-

te donde está la consejería, en ver si podemos desarrollar ese acuerdo. Y es cierto que le digo que el secretario de Estado planteó que el Estado no construye metros. Bueno, es que hay una ley del metropolitano de Sevilla que no está derogada, que es de aplicación, y que implica directamente al Gobierno..., al Gobierno central. Por lo tanto, ahí es donde estamos. Yo espero que haya un acuerdo, mire usted, hay muchas leyes..., hay muchas leyes que vienen de la dictadura, entre otras, la Ley de Expropiación Forzosa, de 1954, por ejemplo. Digo que las leyes son las leyes, en fin, algunas cuestiones, por cierto, me congratulo hoy de que haya dos torturadores en la Audiencia Nacional. Parece que hemos acabado ya con la impunidad del franquismo, y vamos a ver si buscamos la verdad, la justicia y la reparación. Me congratulo de esa declaración que está habiendo hoy en la Audiencia Nacional, ya que saca usted, efectivamente, que es una ley del franquismo en vigor, ¿eh?, y que tiene obligaciones para el Gobierno central y, lógicamente, para esta..., para el ayuntamiento y para la Consejería de Fomento y de Vivienda.

Y ahí estamos, en ese momento estamos, respecto de la ampliación de las líneas del metro de Sevilla. Como sabe usted también que estamos, en este momento, abordando la construcción de otros metropolitanos en otras capitales de Andalucía, y que, bueno, pues, lamentablemente, yo pediría un poquito más de rigor cuando, desde el grupo parlamentario, se hable o se aborde la realidad de ese transporte público colectivo, de esos metropolitanos que estamos completando en otras capitales de Andalucía, como usted conoce, y lealtad y colaboración institucional leal respecto al desarrollo de esas obras.

Nada más y gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

9-13/APC-000506. Comparecencia de la consejera de Fomento y Vivienda, a fin de informar sobre el impacto en Andalucía de la Estrategia Logística de España

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Bien, pasamos entonces a la segunda solicitud de comparecencia de la consejera de Fomento y Vivienda, en este caso solicitada por el Grupo Parlamentario Socialista, a fin de informar sobre el impacto en Andalucía de la Estrategia Logística de España. Para ello, pues, tiene la palabra la señora consejera.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, señoría, yo quisiera, en primer lugar, felicitarles, darles la enhorabuena y congratularme como gobierno por el acuerdo unánime que ha suscitado la proposición no de ley presentada por la diputada del Grupo de Izquierda Unida, por Inmaculada Nieto, respecto del Acuerdo de Antequera, de cómo, bueno, pues en sede parlamentaria tres partidos políticos han sido capaces de ponerse de acuerdo y de apostar por un acuerdo, el Acuerdo de Antequera, que nace de la voluntad inequívoca de la Consejería de Fomento y de Vivienda, y del Gobierno andaluz, de situar un diagnóstico, un debate, una argumentación y una síntesis sobre la importancia del cambio de modelo productivo, de cómo la red logística juega en ese cambio de modelo productivo.

Saben ustedes que comenzamos con unas jornadas a través de la Agencia Pública de Puertos, de APA, que se encuentra aquí hoy su director, al que también le doy la enhorabuena por el trabajo realizado, fruto de esas jornadas de debate, de discusión, de aportación y de cómo hacíamos una síntesis con el tejido productivo de Andalucía sobre la importancia de la red logística. Bueno, pues culminó en el conocido como Acuerdo de Antequera, que ustedes hoy aquí han..., han..., se han sumado a él de manera unánime. Yo me congratulo extraordinariamente de ello, y espero que, bueno, pues esa unanimidad nos lleve también a plantear que para que eso no se quede en papel mojado es absolutamente necesario que vengan inversiones a Andalucía en justa correspondencia con no solamente la unanimidad, sino el interés que tiene ese desarrollo del Acuerdo de Antequera y, lógicamente, pues, con una ejecución equitativa de las infraestructuras ferroviarias. Porque, aunque pudiera parecer para, si me permiten la expresión, el común de los mortales que el hablar de red logística, de corredores transeuropeos, de cambio de modelo productivo no tiene que ver con hablar con el presente y con el futuro de la generación de empleo de esta comunidad autónoma, es todo lo contrario; implicar también a la ciudadanía en cómo abordamos el cambio de modelo productivo y cómo avanzamos es absolutamente imprescindible. De manera que yo les planteo algunos elementos respecto de la comparecencia que me pide el Grupo Parlamentario Socialista, al que agradezco la petición de esta comparecencia.

Y es que ahora es necesario dedicar suficientes recursos a Andalucía en el marco de esa estrategia logística de España, que permita avanzar en el cumplimiento del Acuerdo de Antequera, en el desarrollo de los corredores ferroviarios europeos en Andalucía, fruto, como les decía, de un proceso participativo con repre-

sentantes de la sociedad civil, agentes económicos, administraciones y también fuerzas políticas. Su cumplimiento, por tanto, ya no es solamente una demanda de esta consejera sino que, afortunadamente, esta consejera tiene detrás, además de a los..., a las autoridades portuarias que han firmado ese acuerdo, a distintas asociaciones, colectivos e instituciones, tiene también detrás a este parlamento. Y también, pues, una realidad, y es que desde el Gobierno andaluz, señorías, se han invertido 200 millones de euros en la red logística, que ha generado una inversión importante y una generación de empleo, y a eso, ahora, hay que sumarle el cumplimiento de este Acuerdo de Antequera.

La pregunta que me realiza el Grupo Socialista es cómo va a impactar en Andalucía la estrategia logística de España. Y lo que yo les planteo es que responderá mejor en la medida en que atienda lo recogido en el Acuerdo de Antequera. Este acuerdo exige, como ustedes conocen, la terminación urgente de las obras iniciadas, completando en su totalidad los tramos Algeciras-Bobadilla, Almería-Murcia, Granada-Bobadilla. En segundo lugar, recoge la planificación y programación temporal de las actuaciones necesarias en el resto de tramos, como son: Bobadilla-Córdoba-Linares-Madrid, Almería-Granada, Sevilla-Bobadilla y Huelva-Sevilla. A continuación plantea potenciar el efecto red de los corredores, eso es imprescindible, hay que tener una visión global, visión andaluza del efecto red de la logística, también, lógicamente, de los corredores; porque, si no, estaríamos mirando de manera parcelada, ¿eh?, ese efecto red, y hay que entender, si me permiten, gráficamente, la expresión que, para que se moje el puerto seco de Antequera, pues, es imprescindible que desde Algeciras podamos tener una línea electrificada que permita la entrada y la salida, lógicamente, de mercancías. También consideramos que tiene que haber conexiones con los puertos, aeropuertos, red logística y el conjunto de las infraestructuras nodales. En este sentido, y en cuarto lugar, como ustedes conocen, considera de especial relevancia las conexiones ferroviarias de los puertos, resolviendo la de los puertos comerciales que aún no disponen de la misma, como pueden ser Almería, Motril y la bahía de Cádiz, mejorando las de la bahía de Algeciras y Málaga. También la relación de los puertos de Huelva y Sevilla con Extremadura a través de las actuales líneas hacia Zafra. También planteamos aumentar el efecto red mediante la conexión entre corredores, especialmente entre el Mediterráneo y el Atlántico, a través de Huelva y Ayamonte, la Línea Sevilla-Faro, así como su eficiencia completando la línea Cádiz-Sevilla, mejorando Almería-Moreda-Linares y recuperando la de Guadix-Baza-Almanzora-Almendricos-Lorca en la relación de Andalucía con el resto del litoral mediterráneo. Globalidad, efecto red, ver Andalucía en su conjunto y en su conexión, lógicamente, con el resto del mundo.

El acuerdo también apunta que Andalucía desempeña un papel clave en la red transeuropea por su condición de cruce mundial de comunicaciones entre Europa, África, América y Asia. Somos la única región europea ribereña tanto del Atlántico como del Mediterráneo, y la más cercana también al continente africano, y eso, señorías, es una potencialidad que debemos aprovechar.

Sin embargo, y lamentablemente, la ejecución de las obras de los diferentes tramos que competen al Gobierno central, al Gobierno de España, sufre importantes retrasos y falta de disponibilidad presupuestaria en Andalucía, en contraste, señorías, con otras regiones portuarias de nuestro país, que sí disponen de la suficiente dotación presupuestaria y previsión en la ejecución de las obras. De esta forma, el contexto constata que la creciente importancia de los puertos estatales en nuestra comunidad no se corresponde con las inversiones que reciben de la propia Administración del Estado, tanto para sus conexiones ferroviarias, vitales

para mantener la potencialidad existente en las cadenas logísticas como para poder desarrollar sus capacidades en igualdad de condiciones con..., respecto a otros enclaves españoles.

Cómo no, es un acuerdo andaluz, como les digo, que se ha trabado con el tejido productivo andaluz, de los trabajadores andaluces, con el Gobierno andaluz, con los puertos andaluces, que rezuma, a nuestro juicio, justicia, equidad, y hoy, con ese acuerdo unánime, pues suma también el respaldo del Parlamento de Andalucía.

Respecto de la estrategia logística de España, les resumo algunas cuestiones que quisiera compartir en esta sede parlamentaria.

Este documento viene a definir 18 estaciones prioritarias que no son más que grandes enunciados sin concretar, es una declaración de líneas estratégicas sin ningún plan concreto. El documento son generalidades, en ocasiones irreprochables desde su punto de vista teórico. Quién no está de acuerdo con eliminar barreras, quién no estaría de acuerdo con mejorar la sostenibilidad y en potenciar el ferrocarril. El documento recoge la potenciación de la unidad logística del Ministerio de Fomento a la que se da carácter orgánico y que será la responsable de desarrollar la estrategia. Se prevé que cada comunidad autónoma designe un representante que deberá ser un experto en transporte y logística, con capacidad para coordinar su participación. No se concretan, sin embargo, las funciones de ese grupo de trabajo.

El documento prevé el desarrollo de una normativa específica de la logística y se cita expresamente el consenso, eso es cierto. El documento crea el Observatorio del Transporte y la Logística, algo que se ha criticado en esta sede parlamentaria cuando la consejería, lógicamente, pues plantea crear un observatorio, también, de la movilidad, de la logística. Bueno, pues este documento habla de la necesidad de crear un Observatorio del Transporte y la Logística porque es una cosa absolutamente racional. Habla de un nuevo modelo de gestión de terminales intermodales; habla de un apoyo a la implantación y mejora de las terminales respecto de las líneas, a las líneas estratégicas, perdón; habla de potenciar una red de plataformas intermodales. Estupendo, nos parece razonable, como la que ya hay en Andalucía y está lastrada por la falta de inversión estatal. Esperamos que haya coordinación en ese..., en esa estrategia de..., en esa red de plataformas intermodales.

El documento habla de coordinación con las administraciones autonómicas y locales, pero, señorías, las sitúa al mismo nivel, pese a que las competencias legislativas en la materia las tienen los gobiernos autonómicos, las comunidades, los parlamentos. O mucho nos equivocamos o eso trasluce una cierta intención de diluir el papel de las comunidades autónomas, algo muy en boga últimamente, potenciando una relación directa del ministerio con, eso sí, determinados ayuntamientos. No lo podemos asegurar, como todo en este documento no está claro del todo, apunta intenciones y yo planteo aquí algunos de los elementos que nos ha suscitado, pues, el estudio de esta estrategia logística de España.

El documento plantea potenciar la integración logística de los puertos con sus *hinterland*. Es correcto, es absolutamente necesario, pero los hechos nos dicen otra cosa. En Andalucía, Puertos del Estado ha impedido sistemáticamente a las autoridades portuarias participar en la red logística de Andalucía. Esperemos que eso cambie. El documento habla de un cambio de gestión en las terminales terrestres para dar cabida a la iniciativa privada. En el programa de regulación, control y supervisión, el documento habla de la visión integral del conjunto y la necesidad de reforzar los instrumentos de coordinación con otras administraciones. Absolutamente, correcto. El documento alude también a una futura ley de garantía de la unidad

de mercado. Dados los antecedentes del pisoteo estatal de las competencias autonómicas, permítanme que muestre aquí cierta preocupación.

Lo que voy a plantear a continuación merece mucha atención por parte de sus señorías, que han votado hoy por unanimidad ese Acuerdo de Antequera y esa necesidad de ese desarrollo. En materia de inversiones, el documento dice textualmente: «Se impone una orientación del ritmo inversor hacia una planificación más acorde a la evolución real de la demanda». Alerta roja, señorías. Esto, mucho nos tememos, significa que las inversiones ferroviarias se concentrarán donde hay, actualmente, más tráfico ferroviario. Las zonas donde hay poco tráfico, porque no hay infraestructuras adecuadas —por ejemplo, Andalucía—, no serán zonas prioritarias para invertir. Esto es grave y muy preocupante, una auténtica cuadratura del círculo, porque si no invertimos en esas infraestructuras ferroviarias habrá menos tráfico, luego invertimos menos, porque hay menos tráfico. Es cómico, si no fuera terrible para el desarrollo de Andalucía y para el cambio de modelo productivo y para esa visión en red andaluza que estamos planteando.

El documento plantea como objetivo la definición del mapa logístico de España por sectores. Se dice que se hará en coordinación, entre otros, con las administraciones con las correspondientes competencias, resistiéndose de nuevo a reconocer, expresamente, el papel de las comunidades autónomas.

Además, el documento corrige determinados errores en el inventario de las infraestructuras logísticas. Por ejemplo, incluye el Área Logística de la Bahía de Algeciras, que no estaba en el documento de avance.

Respecto a los inventarios de los instrumentos de planificación, se describen los corredores prioritarios de la Unión Europea. En este aspecto, hay un sesgo muy claro en el documento, señorías, que, sutilmente, da a entender que el corredor mediterráneo es solo el tramo costero. Y aquí, señorías, si me permiten la expresión, estamos hasta el gorro de aclararlo. Eso no es así, aunque sutilmente desde el Gobierno se plantee. Lo hemos repetido ya muchas veces: el corredor mediterráneo no acaba en Murcia. Por favor, a ver si vamos a tener que escribirlo y decirlo cien veces, o en una pizarra, o en esta comisión. Porque, aunque los mapas son correctos, tomados, directamente, de la documentación de la Comisión Europea, en la literatura parece que solo existe el tramo costero, aunque se menciona de pasada la conexión desde Algeciras con Madrid. Probablemente porque la ciudadanía de Campo de Gibraltar está ya más que escarmentada a estas alturas, a estas alturas ya no les pasa ni una. El corredor mediterráneo no acaba en Murcia, no es solamente la zona costera.

Consideramos un error que se haga una segmentación por sectores, perdiendo la visión global de las infraestructuras y de los servicios logísticos. Y, además, no se considera, expresamente, el sector agroalimentario, que es de gran importancia para Andalucía.

Creemos, además, que la estimación de la demanda futura del transporte se hace de forma errónea. Se mantiene un análisis de demanda de ámbito provincial que no es el más adecuado para definir la demanda de transporte a nivel de grandes infraestructuras. Los puertos son las instalaciones que más tráfico generan y tienen un ámbito claramente supra provincial. En Cádiz, por ejemplo, este método supone una clarísima distorsión, ya que no hay dos puertos comerciales importantísimos..., que no pueden tratarse de forma segregada, de forma distinta.

Señorías, el transporte ferroviario de mercancías se calcula mediante la suma del crecimiento tendencial de la demanda actual, más una estimación de captación de los tráficos que, actualmente, se realizan por carretera. Esta metodología no tiene en cuenta el reposicionamiento que se debe producir en las cadenas

logísticas, cuando alguno de los puertos —por ejemplo, el de Algeciras— tenga una conexión ferroviaria adecuada y puedan captar más tráfico *import-export*.

En definitiva, es un método que va a primar aquellos lugares con tráficos existentes, ignorando el potencial de territorios donde ahora mismo no hay volumen de tráfico por falta de infraestructuras. Es otra vez un círculo infernal contra los intereses de Andalucía.

En el caso del transporte marítimo, el documento utiliza las estimaciones de tráfico portuarias realizadas por Puertos del Estado. No se realiza una discriminación entre tráficos de tránsito o *import-export*, que es muy relevante para el análisis de los transportes terrestres asociados. Se deben tener en cuenta, en este sentido, no los tráficos existentes, sino los tráficos potenciales a captar cuando, insisto, el puerto de Algeciras tenga una conexión ferroviaria adecuada.

En definitiva, señorías, planteo cuatro características, o cinco características, de la Estrategia Logística de España.

Es imprecisa, olvida decir de dónde vienen esos ocho mil millones que anunciaba la ministra de Fomento. Y yo le planteo que, en la reunión que mantuvimos, además de plantearle la necesidad de contar con el sector agroalimentario, yo le planteaba que Andalucía, de esos ocho mil millones de euros anunciados, debe de recibir por justicia cuatro mil millones de euros, que vienen a hacer una ejecución equitativa en las inversiones del transporte y, lógicamente, a poner a Andalucía al mismo nivel que el resto de comunidades autónomas. Ni más ni menos, al mismo nivel.

Y no estamos hablando de las que las obras estén acabadas —sí, lógicamente, la del tramo de Algeciras—, sino que al menos estén empezadas las contempladas en ese acuerdo.

Consideramos que es insuficiente y que es errático en alguno de los elementos que les he planteado, y que es sesgada contra los intereses de Andalucía. Desde luego, va a seguir siendo voluntad del Gobierno andaluz romper ese sesgo, que Andalucía tenga un trato equitativo. Y, lógicamente, han dado ustedes hoy al Gobierno andaluz y a los intereses de Andalucía un salto cualitativo con el apoyo unánime al Acuerdo de Antequera.

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

A continuación, tiene la palabra el proponente de esta iniciativa, el Grupo Parlamentario Socialista, y su portavoz, don Enrique Benítez.

El señor BENÍTEZ PALMA

—Muchas gracias, presidenta.

Muchas gracias, consejera, por su detallado análisis de la Estrategia Logística de España, que no es algo anecdótico, sino que es una estrategia que puede tener repercusiones muy importantes y muy negativas sobre el futuro económico de Andalucía, y, muy especialmente, de su sistema portuario, con el puerto de Algeciras y la bahía de Cádiz a la cabeza, que en este momento es el principal puerto español del Mediterráneo.

Esta Estrategia Logística de España... Y quiero que mi intervención sea pedagógica, porque me gustaría también alertar, a mis compañeros de comisión del Partido Popular, de lo que consideramos la semilla de un nuevo atropello en materia de inversiones que se va a cometer, desde el Gobierno de España, contra Andalucía. Y lo decimos con objetividad, y a los hechos me voy a remitir a lo largo de mi intervención.

La Estrategia Logística de España, cuya documentación se puede descargar desde la página web del Ministerio de Fomento, fue presentada en Cádiz el día 25 de noviembre. La ministra, Ana Pastor, nos alegró con su presencia en Andalucía, donde es tan poco frecuente su presencia. Quizás, porque la mayor parte de las inversiones de su ministerio no vienen a Andalucía, sino que se dirigen a otras partes de España, de manera —desde nuestro punto de vista— injusta. Y presentó un documento de 120 páginas, que, básicamente, es una declaración de intenciones, pero que siembra muchas dudas con respecto al papel inversor del Gobierno de España y, sobre todo, con respecto a su coordinación con el trabajo y el esfuerzo en materia logística que se está realizando, con mucha profesionalidad y con buen criterio, desde la Junta de Andalucía, concretamente, desde la Agencia Pública de Puertos de Andalucía y desde la Consejería de Fomento y Vivienda. Porque se detectó hace tiempo el potencial logístico de Andalucía y se ha hecho un gran esfuerzo inversor —usted, consejera, lo ha cifrado en 200 millones de euros— para convertir Andalucía en la plataforma logística del sur de Europa. Por cierto, una marca de la que se apropia el Gobierno en el documento de la Estrategia Logística de España, porque pretende convertir a España en la estrategia logística del sur de Europa.

La diferencia es que el Gobierno apuesta por Levante y nosotros apostamos por Algeciras, que es un puerto muy superior, en términos estratégicos y en potencial económico, al puerto de Valencia, un puerto que ha sido primado, sobre todo, por el Gobierno del Partido Popular, no tanto por criterios de eficacia, sino por motivos que sería interesante discutir, quizás, en otra comisión.

Por lo tanto, nos alerta el contenido de esta Estrategia Logística de España, por alguna de las cuestiones que usted ha comentado.

Nos parece, desde el punto de vista socialista, una simple declaración de intenciones. No es un documento elaborado a medida, sino que buena parte de él procede del propio PITVI, del Plan de Infraestructura, Transporte y Vivienda, y de alguna estrategia europea. Es decir, no es una estrategia que parezca independiente, o que contribuya a completar otras estrategias inversoras del Gobierno de España.

En alguno de sus párrafos, sí hemos detectado que invade competencias a las comunidades autónomas. No sabemos si porque alguna comunidad autónoma, gobernada por el Partido Popular, está a punto de disolverse, o por falta de confianza en el sistema de tres niveles de la Administración que existe en este momento en este país. Nos parece también muy preocupante esa igualdad, la toma de decisiones de ayuntamientos y comunidades autónomas, sobre todo cuando la capacidad normativa corresponde a las comunidades autónomas, y en el caso de Andalucía, además, se está haciendo un esfuerzo desde la Consejería de Fomento, sobre todo, para evitar lo que pretende evitar el documento. El documento insiste, y la realidad económica invita a hacer las inversiones más interesantes en cada momento, evitando que cada ayuntamiento, cada municipio, haga la guerra por su cuenta y evitando que nos encontremos con una multiplicidad de inversiones que no contribuyen a nada. Eso se consigue sobrevolando el territorio con las competencias que corresponden a las comunidades autónomas, y, sin embargo, de repente este

documento vuelve a poner en línea de igualdad a los municipios, lo que contribuye a la desconexión e, insisto, a la realización de esfuerzos múltiples en una misma dirección, pero sin la coordinación adecuada.

El documento anuncia una inversión global, que se redondeó en prensa, de 8.000 millones de euros, pero que realmente era de 7.650 millones de euros, lo dice la página 90. Pero son inversiones que ya vienen recogidas en el PIB, y no son nuevas inversiones. Y usted, en su anterior intervención, ha reclamado para Andalucía el 50%. A nosotros nos parece que es razonable, sobre todo porque buena parte de las inversiones ya se están acometiendo en el litoral valenciano..., y ahora me referiré a eso.

Y, de hecho, me gustaría señalar una discordancia con respecto a lo que anuncia el plan y la realidad. Mientras que para los corredores andaluces hace falta una inversión mínima de 2.650 millones de euros, en los presupuestos del Estado para 2014 apenas se contemplan 60 millones de euros de inversión en estos corredores. Con lo cual, el Partido Popular siempre dice obras son amores, no buenas razones —a su propia frase me remito— a la hora de evaluar este plan y a la hora de evaluar los presupuestos del Estado para Andalucía. La inversión necesaria se está acometiendo en el tramo hasta Murcia, se está dejando de lado a Andalucía, ¿y cuál es el problema?, que usted lo ha señalado muy bien. Si en esta estrategia logística se dice que —y le cito textualmente— sería interesante acometer las inversiones en función de la demanda real, se está centrando para que esto ocurra, es decir, si a lo largo del año 2014, 2015 ó 2016 se finaliza con una multimillonaria inversión ese Corredor Mediterráneo que, como usted muy bien ha dicho, no es solo litoral y termina hasta Murcia —y ahora diré unas declaraciones del secretario general de Infraestructuras antes de ayer en el Congreso de los Diputados—, la demanda de mercancías por ferrocarril, evidentemente, se multiplicará donde hay ferrocarril.

Y quiero recordar a sus señorías del Partido Popular que, en este momento, del puerto de Algeciras salen cada año casi cuatrocientos setenta mil camiones con contenedores. Y también quiero recordar a sus señorías del Partido Popular, porque el Partido Popular gobierna en Algeciras, que, según la última estadística, Algeciras..., la proyección de transporte de contenedores, que es el único indicador en el que el puerto de Valencia supera al de Algeciras, Algeciras está a 40.000 TEU de alcanzar al puerto de Valencia, un puerto, además, que está ahora mismo acosado por una fuerte inestabilidad laboral, hasta el punto de que se está derivando tráfico que antes iba al puerto de Valencia, a puertos italianos y al puerto de Sines, e incluso al puerto de Algeciras, porque mientras que el puerto de Algeciras sube en un 4% el transporte de contenedores, en el puerto de Valencia hay un descenso continuado, y, posiblemente, a final de año o a principios del año 2014 el puerto de Algeciras lidere prácticamente todos los indicadores de transporte de mercancías en España. Es un hecho, un hecho real.

Y, frente a este potencial, el Gobierno del Partido Popular se empeña en invertir en la zona de Levante. Se celebró Comisión de Fomento el día 3 de diciembre en el Congreso de los Diputados, con una comparecencia del secretario general de Infraestructuras, el señor Niño González, a una pregunta de Eric Campos, diputado socialista. Le preguntó Eric Campos por..., sobre las acciones para concluir las obras del Corredor Mediterráneo en los plazos previstos. El diputado Eric Campos, que es valenciano, se refirió en su pregunta al Corredor Mediterráneo hasta Algeciras y hasta Sevilla, en todo su tramo, también en su tramo interior andaluz. Sin embargo, la respuesta del secretario general de Infraestructuras, el señor Niño González —Congreso de los Diputados, *Diario de Sesiones*— dice, como consecuencia de estas actuaciones —y se refiere

al puerto de Tarragona, al puerto de Sagunto, al puerto de Barcelona, a todos los puertos del Mediterráneo hasta la frontera andaluza—..., dice: «Pensamos cumplir los plazos que, como saben, implican llegar hasta Almusafes en 2015, la factoría de Ford en Valencia, y hasta Murcia y Cartagena en 2016». Y ahí termina, y ahí termina el secretario general de Infraestructuras al hablar del Corredor Mediterráneo, 3 de diciembre de 2013, Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados.

Por lo tanto, nos parece muy preocupante el contenido de la Estrategia Logística de Andalucía, porque todo indica que supone un hito más en la marginación de Andalucía a la hora de acometer inversiones por parte del Gobierno del Partido Popular. Ellos mismos ya lo están anunciando, están anunciando que las inversiones se van a solapar con el PITVI, están anunciando que para ellos la parte estratégica del Corredor Mediterráneo es la que va desde Murcia hasta la frontera con Francia, y eso supone estrangular, de hecho, el puerto de Algeciras y cortar todo su potencial. Y dentro de tres años, el Partido Popular en este mismo Parlamento nos acusará, al Gobierno de la Junta de Andalucía, de no haber hecho los deberes, cuando son ellos los que con su ausencia de inversiones y con decisiones partidistas de uso de los presupuestos públicos están condenando al puerto de Algeciras, que es el primer puerto de España desde hace mucho tiempo, a ser un puerto secundario en el horizonte económico de España, condenando, por cierto, a tener menos oportunidades a toda la comarca de Algeciras y al conjunto de la provincia de Cádiz.

Nos parece completamente inaceptable, y desde el Partido Socialista queríamos solicitar esta comparecencia de la consejera para alertar a la sociedad andaluza sobre esta nueva semilla de agresión presupuestaria a la Comunidad Autónoma andaluza. Y, por cierto, quería recordar también, ya que el Partido Popular tira tanto de hemeroteca, que el día 7 de septiembre del año 2011 hubo una cumbre de alcaldes mediterráneos —la mayoría, del Partido Popular— en Castellón, pidiendo que, efectivamente, se cumplieran esos plazos y que llegara hasta aquí. Estaba allí la alcaldesa de Cádiz, el alcalde de Málaga, el alcalde de Almería y el alcalde de Granada. Fueron a Castellón, no sé si compraron lotería ese día o exactamente qué hicieron. Y también veo en la prensa que uno de los ponentes fue el señor Carlos Fabra. No sé si la ponencia de Carlos Fabra trató sobre áreas logísticas, sobre otras materias sobre las que recientemente ha quedado acreditado que es un acreditado experto.

Pero echo de menos a los alcaldes del Partido Popular de Andalucía reivindicando las inversiones necesarias y justas para que Andalucía no se quede descolgada de una inversión en un corredor que es fundamental para que la industria andaluza, para que el sector agroalimentario andaluz y para que la economía andaluza puedan competir en pie de igualdad con otras comunidades autónomas que están viéndose beneficiadas por inversiones del Gobierno. Y lo único que queremos para Andalucía es que se nos dé un trato justo, acorde con el Estatuto, y que, desde luego, no se nos culpe al Gobierno de la Junta de Andalucía de no hacer nuestros deberes, porque nosotros sí lo estamos haciendo, y es el Gobierno de España, el Gobierno del Partido Popular, los que nos está dejando sin los recursos adecuados para poder hacer de nuestro sistema portuario un sistema competitivo y que contribuya al crecimiento económico de Andalucía y de España con todo su potencial, cosa que de la mano de esta estrategia logística nos tememos que no va a ocurrir.

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Benítez.

Continuamos con el orden del día... Ah, perdón, perdón, perdón, consejera, que no me había dado cuenta de que no había contestado.

Tiene a continuación la palabra la señora consejera para terminar esta iniciativa.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, tranquila.

Con brevedad, pero sí quería plantear algunos elementos, lógicamente.

Lo que nosotros estamos pidiendo, exigiendo razonablemente, desde la calle, pero también desde el Gobierno, y haciendo una conexión con los dos elementos, porque creo que es un clamor en algunos sitios, como, lógicamente, la Bahía de Algeciras, la necesidad de esas conexiones, es que haya unas conexiones ferroviarias dignas del siglo XXI en los puertos de Andalucía, tampoco, ¿no?, estamos pidiendo irnos al siglo XXII, el siglo XXI, nosotros en el siglo en el que estamos, ¿eh? Tampoco estamos planteándole al ministerio «vamos ya...». No, siglo XXI, conexiones dignas ferroviarias para Andalucía, parece que es absolutamente razonable.

Es curioso que Europa esté con nosotros. Europa reconoce a Andalucía como la única comunidad portuaria española que atraviesan dos corredores. Es tal la importancia que Europa le da a Andalucía que yo espero que en algún momento el Gobierno se dé cuenta de que eso es así. ¿Y por qué no ha sido así hasta ahora? ¿Y por qué reclamamos la inversión de los 4.000 millones de euros de esos 8.000 millones que anunciaba el otro día la ministra? Pues porque en Cataluña, Valencia y Murcia, en los últimos tres años, se han gastado 3.300 millones de euros, es estupendo, nada que decir. Ahora, lo que no parece razonable es que se invierta en una parte del territorio estatal, de España, y que en la Estrategia Logística se diga que se invertirá en infraestructuras ferroviarias en función de la demanda y del volumen... No. Pues no, mire usted, porque esto es como condenar a una parte importantísima, que así señala Europa, de España a que, bueno, pues, las inversiones ya vendrán, ya veremos cuándo. Por eso reclamamos esos 4.000 millones de euros en justa correspondencia con la importancia de Andalucía con lo que ya se ha invertido en otros territorios.

Respecto a ese matiz o a ese elemento que usted planteaba, en el que parece que el Gobierno central, el corredor mediterráneo acaba en Murcia, nosotros vamos a seguir insistiendo en que España no se acaba en Despeñaperros. Que España está también después de Despeñaperros y que Andalucía está en España como el resto de comunidades autónomas, y que queremos y vamos a defender y a reivindicar una inversión equitativa en esta tierra. Porque lo decían antes ustedes cuando estaban abordando la PNL del Acuerdo de Antequera: sin inversiones, el Puerto de Algeciras genera empleo y tejido productivo; imagínense ustedes si hubiese inversiones, pues como, efectivamente, no solamente Algeciras, la bahía de Cádiz, la provincia de Cádiz, sino el conjunto de la red logística de Andalucía se vería beneficiada.

Nosotros vamos a seguir, lógicamente, defendiendo el Estado social democrático y de derecho, la división entre las tres administraciones que somos Estado y las competencias de las comunidades autónomas

respecto de la logística, de la planificación y de la legislación, y así lo vamos a seguir planteando. Y vamos a seguir denunciando aquellos momentos en los que, por parte del Gobierno central, se trate de minusvalorar esas competencias de las administraciones de las comunidades autónomas, en concreto de Andalucía, y vamos a pelear con uñas y dientes, pues, lógicamente, por esas competencias, que no se minusvalore a las comunidades autónomas que somos Estado, como también son los ayuntamientos, pero también el Gobierno central, pero con distintas competencias. Eso es lo que está claro.

Y, por último, para acabar con espíritu pre navideño, si me permiten. Después de la ilusión, después de la votación de hoy, yo tengo..., pues a lo mejor es la vana ilusión, ilusión formal de que el voto a favor del Partido Popular, del Partido Socialista y de Izquierda Unida no sea un voto virtual que se vote aquí en una comisión a favor y luego, ¿no?, pues que nadie nos pida cuentas. Yo sí les voy a pedir cuentas. Han votado ustedes a favor de un acuerdo, yo me alegro enormemente de ello, espero que ese voto no sea virtual y que consigamos, pues, que efectivamente vengan las infraestructuras para esta tierra. Porque hay que trabajar por el desarrollo de Andalucía, por el desarrollo de esta tierra, y esa unanimidad de hoy, la verdad es que es absolutamente extraordinaria, espero que se convierta en un trabajo real por parte de los partidos a los que pertenecen sus señorías y, lógicamente, también por parte de sus señorías, que tienen, están en muchos ayuntamientos, en muchas diputaciones, y que tengamos esa capacidad de, bueno, pues de aunar la voluntad del tejido productivo, de las instituciones que representan pues los partidos que aquí están sentados.

Nada más y gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Ahora sí. Gracias, consejera.

9-13/POC-000617. Pregunta oral relativa al acceso a la estación de Condequinto de la línea 1 del metro de Sevilla

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos al tercer punto del orden del día, las preguntas con respuesta oral en comisión, y la primera de ellas es relativa al acceso a la estación de Condequinto de la línea 1 del metro de Sevilla. Tiene la palabra, en primer lugar, su proponente, el señor Jaime Raynaud Soto.

El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señora consejera, tomando sus palabras. Dado que el metro no acaba en Sevilla sino que pasa también por Dos Hermanas y llega a Dos Hermanas, pues, yo le voy a plantear una cuestión que, evidentemente, es un problema que está ahí desde que se inauguró la línea 1 del metro, que se refiere a la línea de Condequinto.

Es una línea elevada, una línea, por lo tanto, con muchísima dificultad de acceso. Me gustaría que me respondiera usted si es posible el llegar e instalar un ascensor que facilite, de alguna manera, el acceso a esa estación que hoy por hoy, aparte de las incomodidades climatológicas, que está al aire libre, etcétera, etcétera, desde luego, dificulta enormemente a personas con dificultades de desplazamiento y con dificultades físicas, aquellas personas que van con un bulto, con un carrito y que puede, en un momento determinado, mermar, evidentemente, su uso.

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Raynaud.

Señora consejera.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí.

Señor Raynaud, el acceso a la estación de Condequinto está al aire, hasta que se accede a la estación, pues como, lógicamente, está la calle, están las rampas que dan acceso, y lógicamente, pues, también las escaleras como la pasarela, aunque usted conoce que la pasarela ya..., ya se ha cubierto.

Plantearle que, como usted conoce, la estación de Condequinto cuenta con escaleras y rampas de acceso a ambos márgenes de la carretera que da entrada lateral de Montequinto como a Condequinto. Esa pasarela de acceso a la estación permite un paso elevado sobre la carretera, viene a mejorar y a dotar de cubierta a la antigua pasarela existente para ese mismo fin. La accesibilidad universal a la estación y el paso a los dos

márgenes de la autovía utilizando la pasarela están garantizados de acuerdo con la normativa y en las mejores condiciones que la pasarela anterior.

Sabe usted que para la mejora de la pasarela se invirtieron, por parte de la consejería, 555.000 euros, que se hizo con la participación del Ayuntamiento de Dos Hermanas, también con la Policía Local, sin que nos conste ninguna petición de ascensor ni por parte del ayuntamiento, ni por parte de colectivo alguno.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejera.

Señor Raynaud.

El señor RAYNAUD SOTO

—Pues, mire, ya le hago la petición yo. O sea que no soy ningún colectivo, sino un modesto diputado por la provincia de Sevilla, en este Parlamento, y concejal del Ayuntamiento de Dos Hermanas. Yo ya le estoy pidiendo si es posible que se instale un ascensor.

Porque puede tener toda, cumplir toda la normativa que quiera, ¿sabe usted cuantos pasos tiene la rampa? Pues 165 pasos. Eso para personas ya de una edad avanzada o con dificultad es materialmente imposible, imposible. Y, evidentemente, ya sabemos que en la calle si está se llueve, pero no es lo mismo tener que estar esperando la llegada de un tren al aire libre y con un poquito de falta de respiración como consecuencia de haber tenido que recorrer los 165 pasos o las escaleras de Condequinto.

Yo le pediría que, evidentemente, llegara y que se hiciera un esfuerzo porque está limitando, se lo digo sinceramente, está limitando.

Por cierto, como yo no tengo mala memoria, pues, ahora que me dice usted lo del colectivo, puede usted comprobar el Acta de Pleno celebrada en Dos Hermanas hace cuatro meses donde la corporación me mandató para que yo trajera el tema aquí porque se planteó en el Pleno. Y entonces el señor alcalde me dijo: hombre, tenemos, tienen ustedes aquí un diputado. Así que ya no solamente se lo digo yo, sino que me estoy acordando de que además tengo el mandamiento del Ayuntamiento de Dos Hermanas, del Pleno, de pedirle eso.

Y, entonces, yo le ruego por favor que recapacite, Metro de Sevilla, no sé si mandamos mucho en Metro de Sevilla; desde luego, yo creo que mandamos menos que... Porque con un 11% yo no sé si lo vamos... Pero hay que decirle que esa estación necesita, evidentemente, un ascensor, lo mismo que tiene un problema de ruido tremendo y son cosas muy fáciles. Ahí, el soterramiento es un incumplimiento ya crónico, el soterramiento de Montequinto.

Ya que no está el soterramiento de Montequinto, se han puesto pantallas acústicas en determinados tramos de Montequinto, en esa zona donde está el tren, donde está la parada, se une para los vecinos el ruido de la autovía y del tren, del arranque y de la llegada del tren. Y es verdaderamente insoportable. Ya que el Pisuegra pasa por Valladolid y el Guadaira por Montequinto, pues yo aprovecho para decirle lo del ascensor y las pantallas acústicas en la zona. Son dos cosas pequeñas, de poca inversión ambas.

Y ya que el Guadalquivir... Eso es, estamos, esta misma línea, esta misma línea 1 termina en Olivar de Quintos, ¿sabe usted en Olivar de Quintos lo que hay que hacer? Se lo digo porque yo eso lo vivo, de verdad. En Olivar de Quintos lo único que hay que decirles a los maquinistas es que arranquen despacito y que frenen un poquito antes, y se acaba el problema del ruido para los vecinos. No le pido ni pantallas, porque los propios vecinos..., empieza a soterrarse y los vecinos de Olivar... Ahí sí tiene usted escritos, ¿eh? Ahí tiene usted el escrito de los vecinos de Olivar de Quintos que lo último que le han dicho... Llevan las criaturas tres años reclamando, ¿y sabe usted lo que les han dicho ahora? Que no corresponde ir a la Agencia de Obra Pública, sino que se vayan a Metro de Sevilla, S.A. Y dicen: hombre, me lo podían haber dicho hace tres años y se lo pido a Metro de Sevilla, S.A. Y es un problema, exclusivamente, de limitar la llegada y la salida de los convoyes a la última estación, que sabe usted que esa es la última, Olivar de Quintos, a la última que llega.

Tome usted nota, por favor: el ruido en Olivar de Quintos, el ruido en Condequinto y el ascensor. El ascensor es vital para que haya más público en el metro.

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Raynaud.

Señora consejera.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, señor Raynaud.

Yo no sé si usted tiene, me imagino que sí, una visión global de las dos veces que hemos hablado del metro hoy, de Sevilla. Por un lado, usted me pide 3.700 millones de euros con la ampliación de la red de metro de Sevilla, ahora me pide también un ascensor, parece que está mandatado por el Ayuntamiento de Sevilla. Eso es lo que tiene compatibilizar ser concejal y ser diputado. Eso...

[Intervención no registrada.]

Perdón, de Dos Hermanas. Perdón, perdón, de Dos Hermanas, de Dos Hermanas, concejal usted de Dos Hermanas. Es verdad, que de Sevilla ya lo fue. Es correcto, es correcto, me he equivocado. Eso es lo que tiene compatibilizar dos cargos: concejal en el ayuntamiento y, bueno, diputado autonómico.

Parece que es usted el que solicita, yo le digo que la rampa cumple con la normativa..., con las normativas legales, que fue abordada conforme al Ayuntamiento de Dos Hermanas, conforme a la Policía Local; que se ha mejorado esa pasarela, como usted conoce, con la colocación de una cubierta, y que, bueno, en el caso de que haya alguna demanda real ciudadana, bueno, pues nosotros, lógicamente, atenderemos, como siempre atendemos, a esas demandas reales. Pero es que la pasarela cumple con los requisitos establecidos. No estamos hablando de que hay un incumplimiento respecto de barreras arquitectónicas, no estamos hablando que la rampa o las escaleras que se han construido se han hecho incumpliendo la legislación... Le digo que lo que se ha hecho ahí se ha hecho conforme a la legislación y conforme, también, al Ayuntamiento de Dos

Hermanas. Cuando se presentó el proyecto de esa estación, pues no hubo absolutamente ningún elemento que tuviera que ver con esa cuestión por parte de Dos Hermanas.

El elemento del ruido... Yo le tomo nota, veremos a ver esa cuestión. Y, bueno, pues le insisto en que la estación de Condequinto cumple con toda la legislación en materia de accesibilidad. Bueno, lógicamente, yo he tenido la oportunidad de conocer y de estar allí. Y, bueno, ese clamor que usted planteaba se circunscribe a una petición del concejal del Ayuntamiento de Dos Hermanas, que también es diputado autonómico. De todas maneras, ya le digo que si eso corresponde a una demanda real ciudadana, de realidad —ya le digo que yo ya he estado allí—, pues, lógicamente, atenderemos y nos reuniremos con los vecinos de Dos Hermanas que nos reclamen esa realidad. Hasta ahora no ha ocurrido, señor Raynaud, también se lo tengo que trasladar.

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejera.

9-13/POC-000885. Pregunta oral relativa a las deudas con los promotores de vivienda

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la segunda pregunta, relativa a deudas con los promotores de vivienda. El proponente es el Grupo Parlamentario Popular, y su portavoz, la señora Alicia Martínez, tiene la palabra.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Sí. Muchas gracias, presidenta.

Señora consejera, en relación con las noticias surgidas en los últimos días en los medios de comunicación respecto a un posible recurso a la Fiscalía con el tema de la deuda que mantiene su consejería con los promotores de vivienda protegida, puede usted decirnos cuál es la cantidad y qué va a hacer al respecto y cuándo tiene previsto saldar esa deuda de la consejería.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Martínez.

Señora consejera.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, señora Martínez, por el elemento que usted pregunta, pues lógicamente cada uno tiene el derecho de entender cómo defiende mejor sus intereses, yo ahí no voy a entrar, ni voy a salir. Lo que sí le voy a contestar es que la consejería tiene una deuda vencida y exigible de 3.318.470 euros a promotores públicos en alquiler de planes de vivienda, autonómicos, que también le planteo que, desde que esta consejera tomó posesión se han abonado 18,2 millones de euros a promotores públicos y corporaciones locales.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejera.

Señora Martínez.

La señora MARTÍNEZ MARTÍN

—Bueno, señora consejera, creo que usted no ha respondido a mi pregunta. No sé si es que no la ha entendido o no ha sabido leerla, porque la pregunta era: deuda con los promotores de vivienda protegida, no solamente con los promotores públicos de vivienda protegida. Estamos hablando de la deuda que usted tie-

ne contraída con todos los promotores privados que han colaborado y con los que ustedes firmaron el Pacto por la Vivienda, que fueron los agentes sociales que firmaron un pacto para hacer 300.000 viviendas protegidas, y que son los que han construido viviendas protegidas en Andalucía durante los últimos años, porque la Empresa Pública del Suelo de Andalucía, desde luego, no ha construido vivienda protegida, se ha dedicado a otras cosas. Por lo tanto, yo espero que usted dé alguna noticia más.

Porque, mire, es muy preocupante la situación. Y le estoy hablando de empresas concretas, pequeñas y medianas empresas, a las que ustedes, el Gobierno de Andalucía, el Gobierno socialista, las están abocando al cierre y al desahucio, y están provocando la destrucción de cientos de trabajos en Andalucía. Claro que sí.

Mire usted, le voy a poner ejemplos muy concretos, y podríamos hablar de muchísimos ejemplos, porque no es uno ni dos, sino que son muchos.

Mire, un ejemplo en concreto, promoción de alquiler con opción a compra en régimen especial. Alquiler, eso que ustedes dicen ahora que el nuevo Plan de Vivienda va a fomentar. Pues, bien, llevan diciéndolo desde el año 2008-2012, el antiguo Plan Concertado. Unas ayudas a las que estaban sometidos y a las que tenían derecho, y con resoluciones efectivas desde el año 2009 con respecto al plan estatal y con respecto al Plan Concertado; ayudas reconocidas, aprobadas por su consejería, que, año tras año, han ido solicitando, y las cuales ustedes han ido denegando, sin dar además ninguna respuesta por escrito. Hasta que ha llegado un momento en que, claro, los promotores, las empresas, han tenido que hacer la peregrinación al Ministerio de Fomento, en los que se les ha dicho —y lo sabemos porque es así— que se han hecho las transferencias para las ayudas para la concesión de subvenciones en materia de vivienda para el Plan Concertado 2008-2012, y que, puntualmente, se han transferido a la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Mire, en los últimos años, el Ministerio de Fomento ha transferido a Andalucía, en los años 2010 a 2013, un total de 634.508.630 euros. Por lo tanto... Además, de las líneas o programas más afectados, ha sido el de la línea de promotores para arrendamientos, de forma que, Andalucía, en el año 2010, por ejemplo, ha tenido pendiente justificar en esta línea 33 millones de euros; o en 2011, otros 33 millones de euros; en 2012, otros 25 millones de euros, y actualmente más de 23 millones de euros.

Luego, por tanto, eso son notificaciones que el ministerio ha dado a empresas, pequeñas y medianas empresas, que tienen resoluciones de la Junta de Andalucía pendientes; resoluciones que ustedes, desde el Gobierno de Andalucía, no han tenido inconveniente, cinco años más tarde, en resolver que esas ayudas y esas subvenciones no se pueden conceder. Pues, bien, el ministerio, como le digo, ha transferido en estos años, 2010-2013, 634 millones de euros. Y usted tiene pendiente explicar aquí a dónde han ido a parar esas cantidades transferidas a la Consejería de Hacienda y que usted tenía que haber recibido en la Consejería de Vivienda para abonar correspondientemente a los promotores y a los beneficiarios de ayudas de viviendas. Esto no ha ocurrido así, y por lo tanto nos parece muy grave, más aún porque lo único que le estamos pidiendo es que cumpla con la ley, que cumpla con el Plan Concertado de Vivienda y Suelo. A usted, que le gusta hablar del fomento del alquiler, que le gusta hablar del nuevo Plan de Vivienda y que le gusta hablar de la función social de la vivienda, esto es muy sencillo, es muy sencillo. En las anteriores comparecencias hemos estado hablando de reclamar, de reclamar y de proyectos a futuro, pero es que aquí estamos hablando de cumplir, de cumplir con el pasado y de cumplir con las promesas. Y, en este caso, a quien le están reclamando es a usted. Por lo tanto, lo tiene muy sencillo: díganos cómo va a cumplir con estas familias que em-

peñaron todo su patrimonio para crear unas viviendas, que tenían unas subvenciones y se acogían a un plan concertado, aprobado por el Gobierno de Andalucía. Un plan concertado que, en el artículo 13, establecía las medidas de financiación cualificadas, en las que, además, se decía que, en el caso de que el Gobierno de la Nación participara o suspendiera las ayudas, la consejería tendría que hacerlo con cargo a sus presupuestos. Algo que no es el caso, porque ha sido el caso que el Gobierno de la Nación justifica y certifica que esas ayudas han llegado a Andalucía. Por lo tanto, tendrán ustedes que dar cuenta, porque si no sería gravísimo pensar que estas ayudas, que son de carácter finalista y que van destinadas a expedientes concretos y a personas concretas, beneficiarios concretos de planes concertados de vivienda, pues se han destinado a otros fines que no eran los previstos.

Me parece que tiene usted una gran oportunidad de demostrar que realmente le importa la función social de la vivienda, que le importa el empleo de todas las medianas y pequeñas empresas que han apostado por este Plan Concertado, que generaba empleo en Andalucía y generaba, además, vivienda protegida para ponerla a disposición de los que estaban beneficiados por la Ley del Derecho a la Vivienda —le recuerdo, Ley del Derecho a la Vivienda, previa a la Ley de la Función Social de la Vivienda—.

Y termino, termino diciéndole que por parte del Gobierno central ha habido una reunión con todas estas personas afectadas y ha habido un ofrecimiento. Por lo tanto, yo le pido, humildemente, que ponga usted de su parte y que tienda la mano a los promotores y al Gobierno de la Nación, porque se lo están tendiendo en la medida que le están ofreciendo la posibilidad de que canalice esta deuda que tiene usted, porque usted es ahora la responsable, salvo que me vaya a decir que ahora la responsabilidad la tiene Medio Ambiente, que es verdad porque ustedes han separado para confundir más, y ahora que no sepa a quién acudir, pero en este caso estamos hablando de vivienda —y termino inmediatamente— y le han tendido la oportunidad de que usted canalice esta deuda que tiene pendiente a través del FLA, del Fondo de Liquidez Autonómico.

Por lo tanto, dé usted una respuesta a todas estas familias que están realmente afectadas, y muy afectadas, por los incumplimientos de la Junta de Andalucía.

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Martínez.

Señora consejera.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Perdón. Sí, señora presidenta.

A ver, señora Martínez, si nos podemos poner de acuerdo y hablar, al menos, de lo mismo, el mismo lenguaje.

Mire usted, esta consejería ha tratado de meter en deuda a proveedores, y el ministerio se lo ha impedido, impedido, impedido, impedido, impedido, bien, impedido.

Le recuerdo, además, señoría, que en las ayudas que tramita la Consejería de Fomento y Vivienda, a través de los distintos planes, son ayudas que provienen del Estado, y que esta consejería lo que hace es tramitarlas. Pues ¿sabe usted cuál es la deuda que mantiene el Estado? De más de cuarenta y dos millones de euros, de más de cuarenta y dos millones de euros. Sí, señora Martínez, sí, señora Martínez. Yo no sé de dónde sacará usted la información. Usted, fíese de la información que yo le doy. Hemos tenido Comisión Bilateral Estado-Junta de Andalucía en el mes de noviembre para abordar la liquidación del plan anterior, para ponernos de acuerdo en la justificación. La consejería está totalmente justificada en el ministerio, y es el Estado el que debe dinero a Andalucía: 42 millones de euros que afectan a 2.914 viviendas, el 50% de promotores públicos y el 50% de promotores privados. Señora Martínez, fíese de lo que yo le digo, que se lo digo porque es exactamente así. Espero que reclamen esos 42 millones de euros que el Estado le debe a Andalucía.

Le planteé en la comparecencia, en la interpelación que tuvimos en el Pleno pasado, que ahora mismo el Gobierno, la Consejería de Fomento y Vivienda se ha reunido con esos promotores privados, en multitud de ocasiones, contándoles las cosas tal cual son, igual que le hemos dicho que consideramos que el plan anterior, que el plan anterior nació muerto. Y le he dicho que en el seno del Gobierno estamos abordando el cierre del Plan de Vivienda.

Pero, sin embargo, ustedes, en distintas actuaciones, en distintas leyes y distintas votaciones en el Congreso, caminan en dirección absolutamente contraria. Ustedes son —se lo dije en la interpelación y se lo vuelvo a repetir—, durante al menos diez años, gracias al Gobierno del Partido Popular, confiaron todo el sector de la construcción y aledaños, a la construcción de más y más y más viviendas. Ustedes inflaron una burbuja inmobiliaria que se pinchó, que ha generado la ruina para los promotores y para los constructores, para el sector de la construcción, se las ha llevado por delante. La ruina, además, para los trabajadores que trabajaban en el sector de la construcción. Generaron una sobreoferta, aumentaron por más de doscientos el precio de la vivienda, endeudaron en algo más de seiscientos mil millones de euros a los españoles a cambio de una casa con una deuda hipotecaria, y ahora tenemos 700.000 viviendas deshabitadas solo en Andalucía, y una realidad del sector de la construcción, que son ustedes los que han llevado a esta situación.

Mire usted, a esta altura, el Ministerio de Fomento no se atreve a confirmar, sí o no, si va a realizar las transferencias para las promociones calificadas definitivamente antes del 6 de julio, ¿y por qué? Porque cuando ustedes estaban tramitando la Ley de Flexibilización y Fomento del Mercado del Alquiler, en su disposición adicional segunda suprimieron las ayudas a la promoción de la vivienda. Son ustedes, se lo dije también en la interpelación, los que han suprimido, los que han desterrado la VPO y los que han suprimido las ayudas a la promoción de la vivienda.

Le he dicho que hemos pagado 18,2 millones de euros, 18,2 millones de euros, y que la deuda exigible y vencida que tiene esta consejería es de 3.318.470 euros. Esa es la deuda vencida y exigible que esta consejería tiene. Le he planteado cuál es la deuda que el ministerio tiene para con esta comunidad autónoma. Yo, pues, le planteo que exijamos al ministerio que esa deuda, pues, lógicamente la salde, y que estamos abordando un cierre ordenado del Plan de Vivienda y Suelo 2008-2012. En ese trabajo es en el que estamos. Somos, tenemos deuda, hemos pagado, lo planteamos, más de mil setecientos millones de euros, más de mil setecientos millones de euros, y esa deuda está directamente relacionada con la asfixia económica y el proceso de consolidación fiscal que, desde el Gobierno central y desde Europa, obligan a las comunidades au-

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 221

IX LEGISLATURA

5 de diciembre de 2013

tónomas, señora Martínez, reconozcamos las cosas como justamente son. Le insisto en que el Ministerio de Fomento adeuda 42 millones de euros, más de cuarenta y dos millones de euros, para casi tres mil viviendas de promotores públicos al 50%, y promotores privados.

Esperemos que, efectivamente, esos 42 millones de euros lleguen a la consejería, lleguen a la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejera.

9-13/POC-000887. Pregunta oral relativa al Congreso Mundial de Carreteras

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos a la tercera pregunta, relativa al Congreso Mundial de Carreteras. Y para ello tiene la palabra su proponente, el señor Jaime Raynaud del Grupo Parlamentario Popular.

El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señora consejera, le vuelvo a preguntar, este modesto diputado y concejal, al igual que otros muchos compañeros de esta sala, usted es del Partido Comunista, me parece, ¿no?, procede del Partido Comunista, y si está usted en contra de las incompatibilidades de diputado y concejal, mire usted a su izquierda de la mesa y mire usted a quién tiene usted en el extremo, a su portavoz. Digo para que llegue, y en esas asambleas locales y federales, y tal, proponga usted el que llegue y sea incompatible el tema, porque la tiene usted cerquita, cerquita, cerquita. ¿Usted ve como por la boca muere el pez?

Pero vamos a lo que vamos. ¿Cuántos miembros de la Consejería de Fomento y Vivienda se han desplazado a Riad para el Congreso Mundial de Carreteras y cuánto ha supuesto a las arcas públicas, a la consejería, la asistencia a los mismos?

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Raynaud.

Señora consejera.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, señor Raynaud, no se moleste usted con esta señora consejera, lo que he evidenciado es que usted es concejal de Dos Hermanas y al mismo tiempo es diputado.

Referente a la pregunta que me plantea, yo quisiera, señor Raynaud, para corregir un equívoco, que la OPJA ha participado en el Congreso Internacional de la Federación Internacional de Carreteras, el congreso nacional se celebró en el 2011 en Méjico; el próximo se celebrará en Seúl.

Aclarada esta cuestión, le contesto que efectivamente se ha celebrado en Riad este Congreso Internacional de la Federación Internacional de Carreteras los días 10 y 14 de noviembre. Es la séptima edición y es el encuentro más importante del año para el sector viario. La representación de la agencia ha expuesto en este congreso cinco ponencias, no una ni dos ni tres, cinco ponencias, ¿sobre qué? Pues, mire usted, sobre técnicas sostenibles para la construcción de carreteras, ¿y por qué?, pues porque somos alumnos aventajados en la investigación y desarrollo de técnicas..., sí, señoría, es así, de técnicas innovadoras en la construcción

de infraestructuras. Hemos hablado de la reducción de emisiones de gases contaminantes, de la utilización de desechos industriales y de residuos de construcción, de uso de mezclas bituminosas a bajas temperaturas, y de ejecución de suelos cemento. Además, la Agencia de la Obra Pública ha llevado a ese congreso dos paneles: uno, sobre la movilidad sostenible respecto del Plan Andaluz de la Bicicleta, que tengo que decirle que ha tenido una gran acogida como alternativa a la movilidad de las grandes ciudades respecto del uso de la bicicleta; y otro, sobre la evaluación del impacto visual que provocan las infraestructuras en el paisaje.

Lógicamente, la organización del congreso se ha comprometido a trasladar las conclusiones y reflexiones del congreso. ¿Y con qué hemos llevado toda esa experiencia, investigación e innovación al Congreso? Pues lo hemos realizado con un solo técnico, señorita, que es lo que usted preguntaba, un magnífico trabajador, por otra parte, un técnico, cinco ponencias y dos paneles, a coste cero, también se lo traslado.

De esta consejera, insisto, siempre encontrará austeridad en la gestión del dinero público, como en la colaboración público-privada, pues también en estas cuestiones, a coste cero, porque hay un convenio entre el Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Puertos y Canales, y ese técnico, efectivamente, se ha desplazado a Riad para esas cinco ponencias y esos dos paneles para hablar de la investigación que se hace desde Andalucía en la construcción de las carreteras y cómo mejorarlo, a coste cero, para la Administración autonómica, y lógicamente también para los andaluces.

Gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora consejera.

Señor Raynaud Soto, tiene usted la palabra.

El señor RAYNAUD SOTO

—¿Está usted segura de lo que está usted diciendo, señora consejera, de que ha ido un solo técnico? ¿Usted ratifica solemnemente aquí, en la cámara andaluza, que ha ido un solo técnico a coste cero? Me gustaría..., a Riad, me gustaría que en la siguiente respuesta usted lo volviera a repetir: que no han sido seis, seis, y que no ha costado ni un euro, y que algunos de ellos lo que han ido a exponer han sido ya experiencias reiteradas en congresos y en mesas de menor entidad, por ejemplo en Córdoba y en Granada el año pasado. No me obligue usted a darle el nombre de los asistentes. No me obligue usted a darle el nombre de los asistentes. Y dígame usted que efectivamente no le ha costado nada, nada, a la consejería de costo con el desplazamiento al Congreso Mundial de Carreteras, a presentar un tema tan importante, que es el que está colgado en la Agencia de Obra Pública, que tiene como título desplazarse por medio de la fuerza muscular humana, ya sea a pie, sobre ruedas o sobre patines. Esto está colgado en la Agencia de Obra Pública, eso está colgado en la página web, no se lo estoy yo diciendo. Pero le digo más, señora consejera: ¿usted se cree que con la que está cayendo, y usted negando el colocar un ascensor para personas con deficiencia en Condequinto, estamos en condiciones de ir también al Encuentro Latinoamericano de Metros y Tranvías en Buenos Aires?

¿Ahí también ha ido un técnico o uno multiplicado por tres? ¿También lo ha pagado el Colegio de Ingenieros de Caminos? Respóndame usted a eso. Respóndame usted a eso.

Usted está en condiciones... Usted, que habla de austeridad y se le llena la boca de austeridad, de control del gasto, de control del gasto, de llegar y de echarle los caballos permanentemente al Gobierno de España, la respuesta que le acaba usted de dar ahora mismo a mi compañera Alicia Martínez, el pago de las deudas pendientes, y usted llega..., que nosotros estamos como para tirar cohetes con el tema de los tranvías y de los metros. Pero, por favor, con la paralización que tenemos con la suspensión de proyectos, y nosotros a Buenos Aires. ¿Qué estábamos haciendo en Buenos Aires, señora consejera? ¿Nuevas tecnologías? Por favor, vamos a invertir en lo que hay que invertir. Y yo, por favor, le ruego que me repita que a la consejería no le ha costado ni un euro el desplazamiento de los técnicos a Riad y que ha sido un solo técnico. Le ruego, por favor, que me lo repita.

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Raynaud.

Señora consejera, tiene usted la palabra.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, señor Raynaud, yo le exijo a usted rigurosidad. Lo que esta consejera ha dicho es lo que ha dicho. Está grabado en el acta de sesiones de esta comisión. Son los datos que esta consejera tiene. Si usted tiene otros datos, dígalos aquí, y si no, no trate, a mi juicio, de salir por la gatera.

Porque, mire usted, señor Raynaud, le he explicado exactamente a qué hemos ido a ese congreso. Le he explicado que hemos puesto paneles y cinco ponencias que hablan de que somos alumnos aventajados, aunque a usted eso le duela, sobre la investigación en la construcción de carreteras. A usted eso le duele. Le he hablado pues de que, efectivamente, ha ido un técnico a coste cero. Si tiene usted otra información, pues dígala aquí, señor diputado, y si no, pues no se salga por la gatera.

Porque, miren ustedes, han sido otros ayuntamientos, otras administraciones las que nos han dado el ejemplo de cómo ir; por ejemplo, el Ayuntamiento de Madrid, con una representación más que numerosa, más que cuantiosa, a defender un elemento que tenía que ver con las Olimpiadas, como usted conoce, de Madrid. Son otras las administraciones gobernadas por otros partidos políticos —en concreto, en este caso, la del Partido Popular—, las que plantean esas realidades que hemos podido todos exactamente ver.

Respecto de lo que usted me pregunta, de que si me quiere preguntar, haga usted una pregunta del congreso que el año pasado se celebró en Granada, en un encuentro internacional, señoría, pues la Agencia de la Obra Pública tiene un saber hacer de metros y un aprender también, y por eso estamos en esos encuentros internacionales, señoría. Desde luego, si los oyeran a ustedes, desde el ámbito académico, lo que son capaces aquí de defender con tal de salirse por la gatera, algunos, desde luego, se echarían las manos a la cabeza. Si desde el sector académico de la investigación, de la innovación y del desarrollo escucharan algu-

nas veces lo que los señores del Partido Popular tienen que defender en esta comisión, desde luego que, insisto, se echarían las manos a la cabeza. De esos diputados del Partido Popular que están defendiendo las cosas que están ustedes aquí defendiendo hoy.

Les insisto: esa es la información respecto del Congreso de la Federación Internacional de Carreteras, celebrado en Riad, y eso es lo que esta consejera tiene que manifestar a la pregunta que usted, como diputado, hacía en esta comisión parlamentaria.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejera.

9-13/POC-000896. Pregunta oral relativa a la planificación de las obras del tranvía Chiclana-San Fernando-Cádiz en el tramo urbano de Chiclana y reclamaciones del Ayuntamiento de Chiclana

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Pasamos, por lo tanto, a la siguiente pregunta, cuarta pregunta, en este caso relativa a la planificación de las obras del tranvía Chiclana-San Fernando-Cádiz en el tramo urbano de Chiclana y reclamaciones del Ayuntamiento de Chiclana.

Para ello tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Popular, doña María Teresa Ruiz-Sillero.

La señora RUIZ-SILLERO BERNAL

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señora consejera, y le voy a formular una pregunta que estamos expectantes todos los chiclaneros y todas las chiclaneras. Y yo le pido, por favor, que no se enfade conmigo como se ha enfadado con mis anteriores compañeros del Partido Popular.

Le pregunto, concretamente, si será únicamente la Junta de Andalucía la que asuma el déficit tarifario, para que no lo pague ni Ayuntamiento y Consorcio de Transportes de la Bahía, que afirme esta cuestión o la desmienta, ya que tengo una respuesta parlamentaria donde usted me contestó por escrito que tendrían que pagar parte los ayuntamientos. Pues quiero que aclare esa situación.

Segundo, le pregunto sobre la reclamación de obras complementarias, si van a hacer la ronda oeste y la ronda este, que es la Cañada de los Barrancos, y el presupuesto que tienen, plazos de ejecución de ambas infraestructuras terrestres, coste cero de las obras, fundamental para el ayuntamiento. Que explique si asume y reitera ese compromiso anterior de la consejería con el anterior alcalde socialista, de coste cero de las obras para el ayuntamiento y sobre la planificación de la obra. Que aclare también la postura de esta consejera.

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Ruiz-Sillero.

A continuación tiene la palabra la consejera.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, señora Ruiz-Sillero, le contesto con celeridad.

Mire usted, sabe que desde que hemos llegado a la consejería hemos mantenido 12 reuniones con el Ayuntamiento chiclanero en dieciocho meses, no está mal; 12 reuniones en dieciocho meses no está mal. Y, bueno, como usted sabe, nos encontramos con una realidad en mayor, con una paralización infructuosa de

las obras. Sabe usted también que el día 3 de diciembre mantuvimos una reunión con el Ayuntamiento de Chiclana, que venía precedida por una reunión del delegado provincial de Fomento y Vivienda, en la que parece que hemos inaugurado una nueva etapa municipal de colaboración y cooperación en el desarrollo de la obra. Yo me congratulo enormemente de ese elemento y que, además, en esa reunión mantenida abordamos exactamente cuál es el avance y el calendario de las obras y también del despeje diario del trazado del tranvía en la zona urbana de Chiclana.

Me hacía usted también otras preguntas respecto a las declaraciones del ayuntamiento. Respecto de la ronda oeste, sabe usted que el problema se presenta con la anulación, por parte del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, del PGOU de Chiclana, hay redactado un proyecto para esta obra, y que está condicionado, lógicamente, a la aprobación de la revisión del Plan General de Ordenación Urbana.

Respecto de la ampliación de la Cañada de los Barrancos, estamos a la espera de que el ayuntamiento tenga los permisos para iniciar la obra, tal y como se comprometió en esas distintas reuniones que hemos mantenido con el ayuntamiento.

Y respecto del coste cero y de déficit de explotación, le respondo con brevedad. El coste de las obras de construcción son íntegramente por cuenta de la Junta de Andalucía, así aparece recogido en el convenio firmado con el ayuntamiento y la consejería, que tengo aquí y que me imagino que usted también conocerá. Si bien eso no debe entenderse así, tal y como se recoge en el convenio firmado respecto de la parte amortizada de los servicios de titularidad municipal, que es exactamente lo que recoge el convenio. Y respecto del déficit de explotación, lo hemos planteado en varias ocasiones, la Junta de Andalucía será la única, insisto, la única, la Junta de Andalucía que cubra el déficit de explotación, tal y como se recoge en el convenio firmado con el Ayuntamiento de Chiclana.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejera.

Señora Ruiz-Sillero.

La señora RUIZ-SILLERO BERNAL

—Muchas gracias, señora presidenta.

Señora consejera, yo también me congratulo de que se llegue a acuerdos con el ayuntamiento de Chiclana. Que todo el empeño, hay que decirlo, es por parte del señor alcalde, el señor Marín, porque el delegado territorial, señor Cárdenas, muchos desplantes le ha hecho al alcalde. Me alegra que por fin diga usted públicamente que, respecto al déficit de explotación, lo va a asumir íntegramente la Junta de Andalucía, que no va a pagar nada ni el ayuntamiento ni el consorcio de transportes, que lo dice literalmente aquí usted, señora consejera.

Respecto al coste cero, queda claro —y lo reitero— que incluso la parte amortizada de la titularidad municipal que haya que sustituir tampoco tiene que pagarla el ayuntamiento. Ese fue el compromiso absoluto porque, en caso contrario... Y eso fue lo que se estableció en la reunión del Consejo Económico y Social. Se hizo

bajo engaño de la Junta de Andalucía y bajo engaño del anterior alcalde socialista, señor Román. Quedó muy bien claro a los integrantes de este consejo de Chiclana que no iban a pagar nada, estuvieran amortizadas las obras o no estuvieran amortizadas. Porque ahora mismo no se les puede cargar a las arcas municipales la sustitución de sus sistemas generales. Por una cuantía que no se sabe, que lo mismo son seis, siete, ocho, diez, quince o veinte millones de euros, que no puede asumir el ayuntamiento. Y que quedó bastante claro en las explicaciones, porque, si no, eso se llevó bajo engaño, con explicaciones engañosas tanto de la Junta de Andalucía... Y me da igual quién gobernaba antes ni quién es la persona..., la titularidad, porque lo dijo en boca de la Junta de Andalucía y con el compromiso expreso al anterior alcalde. Ese es el compromiso con chiclaneros y chiclaneras: no pagar nada, esté amortizado o no esté amortizado. Y me reitero en estas palabras.

Y le rogaría, por favor, que rectificara y que dijera claramente que, incluso las amortizadas, también las asumirá la Junta de Andalucía, porque las obras del tranvía son entera responsabilidad de la Junta, que es quien pretende y exige la construcción de las obras del tranvía. A lo cual, y dejo aquí constancia, no se niega el equipo de gobierno del ayuntamiento de Chiclana, pero lo que quiere es que se cumplan esos compromisos con los chiclaneros y que no se perjudique en nada para la ciudad.

De la ronda oeste, dice que el problema es la anulación del plan general. Pues usted, que está en el Gobierno y tiene muchas responsabilidades, pues agilice, agilice la aprobación del plan general, que se lo agradeceremos muchísimo los chiclaneros por el bien de la economía. Está en sus manos la aprobación de la normativa urbanística. Y no se ría porque es la realidad, está en sus manos desbloquear el problema.

Y sobre la construcción de la Ronda Este, la Cañada de los Barrancos, me alegra que diga que se va a hacer. Pero quiero un compromiso exacto sobre las cuantías presupuestarias, porque, como desgraciadamente no tenemos un presupuesto provincializado, las palabras que diga usted aquí se las lleva el viento. Diga cifras...

[Intervención no registrada.]

Ese mismo suspiro hacemos los chiclaneros ante los incumplimientos del Gobierno de la Junta de Andalucía. Diga usted aquí, en sede parlamentaria: compromiso de coste de las obras, presupuesto que va a destinar a 2014, si están hechos los proyectos o no, y planificación de las obras y finalización de las mismas.

Porque no vale, como siempre, echar balones fuera. Yo creí que iba a decir que era culpa de Rajoy el que no hiciera esta Ronda Este, pero, claro, ha bajado el nivel y ahora la culpa la tiene el ayuntamiento. Es que, señora consejera, hay que asumir las responsabilidades. Y, si desbloquea la situación urbanística de Chiclana, será bueno para la obra del tranvía y será buena para los intereses económicos y de todos los ciudadanos de Chiclana. Está en sus manos, así que póngase manos a la obra, nunca mejor dicho, para solucionar esos problemas.

Y le vuelvo a insistir, compromiso de cero coste para el ayuntamiento, incluso de las amortizadas. Y esa es una línea infranqueable para los chiclaneros y para las chiclaneras. Aquí seremos intransigentes y no pondrá ningún euro ningún vecino de Chiclana.

Muchísimas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Ruiz-Sillero.

Señora consejera.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, señora presidenta.

Yo no sé qué tienen los militantes del Partido Popular, que le exigen a la Junta que haga obras a coste cero para sus ayuntamientos, a coste cero, cuando han firmado convenios que obligan a otros elementos... Y, además, siguen exigiendo y exigiendo a la Junta que siga comprometiendo gasto de dinero público, cuando —aquí sí, señoría— el señor Rajoy nos obliga a tener un presupuesto con 1.200 millones de euros menos. Yo no sé si es que están ustedes previendo...

[*Rumores.*]

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señorías, señorías, por favor. Señorías, por favor, quieren ustedes dejar de hablar entre ustedes.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Gracias, señora presidenta.

Yo no sé si es que están ustedes previendo que con la reforma local van ustedes a acabar con los ayuntamientos y que, por tanto, la Junta efectivamente tendrá que salir al frente de todo, o qué...

[*Rumores.*]

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señorías...

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—... o qué es la realidad que ustedes quieren aquí plantearnos. Porque, desde el alcalde de Jaén, que tiene parado un tranvía que está acabado, hasta aquí... En fin, coste cero a cuenta de mamá..., ¿no?, de la Junta. Y los ayuntamientos con esa realidad de la reforma local... Puedo entender por qué están ustedes planteando esa situación. Pero les digo que peleen ustedes contra la reforma local, dejen ustedes que la democracia local se consolide y se desarrolle a lo largo del siglo XXI y no acaben con esa realidad.

Mire usted, respecto de la planificación de obras se lo he planteado: ayer acordamos un avance, una programación de la planificación de obras con el ayuntamiento de Chiclana, por fin, 18 reuniones, con algunos desplantes que otros, 18 reuniones donde hemos trabajado desde la consejería para llegar a un acuerdo con el ayuntamiento. Y ayer ya se planteó un calendario, que yo espero que se cumpla. Porque ya le digo que iniciamos este mandato con el alcalde queriendo parar las obras a su paso por el tramo urbano —sí, señora— en mayo del año 2012.

Y, mire usted, en este sentido, a lo largo de este..., a final de año, ya, prácticamente, se va a finalizar la urbanización de 1.400 metros de los 2.920 metros del trazado urbano. Es decir, el 48% de dicho trazado urbano. La finalización de las calzadas y acerado en el tramo desde la glorieta de Los Remedios hasta la glorieta Pelagatos. En el primer semestre..., en el primer trimestre del catorce, una vez finalizadas las obras en el tramo de la avenida Reyes Católicos y la antigua nacional cuatrocientos..., 340-A, se iniciarán los trabajos en la avenida de Solano y la avenida del Mueble, se iniciarán los trabajos en la calle Mendizábal. La previsión inicial era entrar a mediados de febrero de 2014, aunque se nos ha solicitado verbalmente que los trabajos se pospongan para después del carnaval. Nosotros no tenemos absolutamente ningún tipo de inconveniente. En el tramo entre la glorieta Pelagatos y la glorieta de Los Remedios se habrán finalizado todos los trabajos de urbanización, quedando únicamente los correspondientes a la plataforma tranviaria. Hemos, como le digo, avanzado un calendario de obras con el ayuntamiento. Yo espero que el ayuntamiento, en esa senda que ha inaugurado de colaboración y de cooperación con esa obra, con ese tranvía a su paso por el término de Chiclana, no se interrumpa, que absolutamente continúe.

Respecto del PGOU, no se preocupe usted que, conforme a la legalidad, se aprobará el PGOU y podremos desarrollar esa ronda.

Respecto de la cañada de los Barrancos, ya le digo que el ayuntamiento acordó solicitar los permisos, esperamos que lo haga a la mayor brevedad posible y, en principio, las obras son, según el proyecto de ejecución básico, por un importe de 330.000 euros, conforme a una ampliación, como usted sabe, conforme a lo que estaba planteando el ayuntamiento.

Y respecto de la otra cuestión —que yo no voy a entrar a polemizar con usted, señora Ruiz-Sillero, ya se lo digo—, estamos a lo que diga el convenio, el convenio firmado entre el Ayuntamiento de Chiclana y la Consejería de Fomento y de Vivienda. Con colaboración, con lealtad, con doce reuniones que hemos mantenido con el ayuntamiento en 18 meses, con toda la voluntad por parte de los técnicos de la Agencia de la Obra Pública en que, efectivamente, no haya más retrasos en esta obra, que haya colaboración con el ayuntamiento y un desarrollo del convenio firmado.

Usted dice palabras muy gruesas respecto de que aquí la Junta ha engañado a un ayuntamiento. Como usted comprenderá, pues yo no puedo compartir, no lo puedo compartir. En primer lugar, porque conozco este convenio como conozco todos los convenios firmados con todos los ayuntamientos donde se desarrolla una obra pública de un sistema tranviario. Y conozco que cuando uno firma y lee un convenio, lee primero y firma después un convenio, conoce las condiciones en las que está, que los convenios pasan por todos los informes habidos y por haber tanto por parte del ayuntamiento, como por parte de la consejería. Así que comprenderá usted que yo no pueda compartir, de ninguna manera, engaños por parte de nadie, de nadie. Cumplimiento del convenio, lo que está firmado, colaboración y lealtad por parte del ayuntamiento para con la Consejería de Fomento y Vivienda, también para con la delegación provincial que hemos demostrado, señora, una paciencia infinita, en 12 reuniones, en 18 meses, con algunos desplantes más feos que otros por parte del Ayuntamiento de Chiclana.

En cualquier caso, yo me alegro, y termino ya, señora presidenta de la comisión, de que hayamos inaugurado un nuevo momento y espacio de colaboración, de lealtad entre administraciones para acabar con el tren-tram de la Bahía de Cádiz a su paso por el término municipal de Chiclana. Confío, señora Ruiz Sillero,

DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 221

IX LEGISLATURA

5 de diciembre de 2013

en que también reme usted en la dirección de esa colaboración y lealtad para que sean lo que guíe la redacción del ayuntamiento con esta consejería.

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejera.

9-13/POC-000905. Pregunta oral relativa a la financiación de la Autovía del Olivar

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Quinta pregunta con ruego de respuesta oral en comisión, relativa a la financiación de la Autovía del Olivar. Para ello tiene la palabra su portavoz, la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, la señora Natividad Redondo.

La señora REDONDO CRESPO

—Gracias, señora consejera.

Estamos en un momento donde realmente se hacen necesarias las buenas noticias, y esta es una de ellas, ¿no?

Hace pocos días el Gobierno andaluz, a través de su Consejería de Fomento y Vivienda, más concretamente a través del delegado territorial en la provincia de Jaén, venía a hablarnos de la inversión de más de sesenta y siete millones de euros, con lo que prácticamente se quedará finalizada la Autovía del Olivar a su paso por la provincia de Jaén. Una autovía que tendrá un corredor de 190 kilómetros, que unirá el interior de Andalucía, desde Úbeda a Estepa, como digo, un corredor que dará servicio a más de noventa municipios.

Sabemos que no está siendo fácil el acometer esta obra con toda la agilidad, o con la agilidad que nos hubiera gustado, debido a la crisis por la que estamos atravesando y, desde luego también, a los profundos recortes económicos a los que nos está sometiendo el Gobierno del señor Rajoy en Andalucía.

Aun así hemos ido trabajando y hemos ido ajustando la realidad financiera de la que se disponía en cada ejercicio para ir avanzando en la construcción de la autovía, ¿no?, priorizando a las personas sobre las infraestructuras. Lo que no ha impedido es ir pagando también las expropiaciones de esta autovía, cosa que no está haciendo el Gobierno de la Nación con las expropiaciones de la A-32, cuando el Partido Popular, en plena campaña electoral, prometió pagos, obras y todo lo que se ponía por delante. Pero lo cierto es que no está haciendo absolutamente nada, ¿no?

Lo que sí es verdad es que, desde el Gobierno andaluz, se ha ido buscando, como digo, financiación, para ir finalizando, en la medida de lo posible, este trabajo, ¿no?, esta magnífica infraestructura. Como digo, ha sido un trabajo de búsqueda por parte de los dos partidos que sustentan el Gobierno, ¿no?, consiguiendo fondos europeos, por una parte, y la aportación de la propia consejería. Como digo, dinero suficiente que va a permitir finalizar prácticamente todos los tramos, ¿no?, cosa que nos alegramos muchísimo por lo que esto supone.

Digo que prácticamente finalizarlo, porque es verdad que ha quedado un tramo, el de Martos a Alcaudete, que ha quedado fuera, y nos parece importante acometer esta obra, en la medida de lo posible, para completar el paso de esta infraestructura con la provincia de Jaén, por lo que supone de proyección económica para cada uno de los municipios por los que pasa esta autovía.

Por ello, y como digo, alegrándonos de lo que supone de inyección económica es por lo que le hacemos la siguiente pregunta, ¿no? ¿Qué valoración hace el Consejo de Gobierno de la financiación de esta importante infraestructura?

Gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Redondo.

Consejera, tiene usted la palabra.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—Sí, muchas gracias, señora presidenta.

Efectivamente, señora diputada, señora Redondo, el objetivo de esta consejera y el compromiso que adquirió, en el marco de esa asfixia económica, en ese marco de que hemos priorizado a las personas, y pues, lógicamente, la inversión se ha visto mermada pues, lógicamente, porque cada vez tenemos menos recursos públicos con esa política de consolidación fiscal, era acabar lo que tuviese un alto grado de ejecución.

Aquellas obras, en el marco de las posibilidades que tuviera el Gobierno andaluz, que tuviesen un alto grado de ejecución, como era el caso de la Autovía del Olivar a su paso por la provincia de Jaén.

Haciendo un breve balance de la inversión que ya se ha acometido, por parte de la consejería, en la Autovía del Olivar, que discurre por la provincia de Jaén y que se encuentra en servicio, pues se ha acometido una inversión de 135,5 millones de euros, que hay que sumar el único tramo que actualmente está en obras, que tiene un presupuesto de 31,7 millones de euros que, como usted conoce, es el enlace oeste Baeza-enlace norte de Puente del Obispo. Y que, efectivamente, por el año 2014 hemos hecho un esfuerzo importante respecto de cómo podíamos aplicar fondos Feder, del marco que está prácticamente a punto de acabar, que viniesen a poder dar cumplimiento a ese compromiso de acabar aquellas obras que tuvieran un alto grado de ejecución.

De esta manera se solicitó, a lo largo del año 2012, la incorporación de la autovía en estos fondos Feder. En septiembre de este año pues tuvimos la confirmación por parte de Europa de que podía recibir, efectivamente, fondos Feder del marco que ahora comienza, que termina, pero que tiene un plazo de ejecución. Y, en este sentido, se van a incorporar, tanto para el 2014 como para el 2015, un total de 67 millones de euros, y en esos 67 millones de euros, ¿a qué los vamos a destinar? Pues a ese compromiso, a acabar aquellas obras que tuviesen un alto grado de ejecución, en concreto, bueno, pues vamos a terminar con la duplicación de la variante de Baeza y su conexión con la N-322, que se encontraba en un 85% de grado de ejecución cuando fue suspendida en el año 2011 por falta de disponibilidad presupuestaria. Y, bueno, pues eso va a permitir concluir con esos trabajos de la Autovía del Olivar a su paso por Jaén.

También el objetivo es, con esos 13 millones, terminar con la obra que ahora mismo está en proceso de ejecución, y, además, tenemos prevista la finalización de la Variante de Mancha Real. Se iniciarán los trabajos en el 2014, correspondiente a los tramos, enlace norte Puente del Obispo; enlace sur Puente del Obispo, y, enlace sur Puente del Obispo, intersección con la A-6000, conocida como la Torrequebradilla.

Todo ello a cargo, con esos fondos Feder de los que estábamos hablando, que ha habido un trabajo desde la consejería para que se pudieran incorporar 67 millones de euros. El objetivo de la consejería cuando, lógicamente, haya otra disponibilidad presupuestaria, porque el objetivo es acabar con esas obras que tienen un alto grado de ejecución, pues, lógicamente, es culminar con los tramos de la Autovía del Olivar a su paso por la provincia de Jaén.

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, consejera.

Señora Redondo, tiene usted la palabra.

La señora REDONDO CRESPO

—Gracias, señora consejera.

La verdad es que nos alegra y mucho el que haya una inyección tan importante de dinero en esta autovía. Resulta una mirada amable a la provincia de Jaén que bien lo necesita, ¿no?

Y el ir finalizando esta infraestructura va a suponer, pues, potenciar el turismo de interior, hacer posible que el transporte de productos y pasajeros sea mucho más rápido y mucho más fluido, acercar las ciudades patrimoniales de la humanidad como Úbeda y Baeza, Jaén capital con su catedral, acercar nuestros cuatro parques, los parques naturales. Como digo, esto va a suponer, desde luego, para la provincia de Jaén un mayor desarrollo económico.

A todo esto, sí me gustaría añadir que sería bueno que el Gobierno de la Nación también tuviera en cuenta y completara el tramo de autovía, la A-81, a su paso por Granada-Badajoz, que está entre el enlace Jaén y Luque, porque de no acometerlo lo que hará será estrangular precisamente el desarrollo de esta autovía. Por eso también le pedimos la implicación y el compromiso al Gobierno central, al ministerio, para seguir avanzando en esta buena infraestructura.

Así es que gracias por este trabajo que se está realizando, y, desde luego, esperamos ver concluida esta obra cuanto antes.

Muchas gracias, consejera.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Redondo.

Señora consejera, ¿tiene usted algo que contestar?

La señora CORTÉS JIMÉNEZ, CONSEJERA DE FOMENTO Y VIVIENDA

—No, nada más que, bueno, pues, efectivamente, ahí se ha hecho un gran esfuerzo por parte de la consejería y del Gobierno andaluz en culminar esa obra, que efectivamente tiene un alto grado de ejecución y que era uno de los compromisos que esta consejera planteó y que el nuevo gobierno planteó. Y, bueno, pues esperar que efectivamente los trabajos se reanuden cuanto antes, culminen cuanto antes y que podamos, pues, efectivamente, ver esos tramos de la Autovía del Olivar, a su paso por Jaén, culminados lo antes posible. Bueno, pues que redundará, pues, lógicamente, en una mejora, como usted decía, del turismo de interior, entre otras cuestiones, lógicamente, como la generación de empleo, que genera una inversión de 67 millones de euros, que no es poca cosa en los momentos en los que corren.

Y, bueno, pues nada más. Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Pues así acabamos la comisión de hoy. Gracias a todos por la asistencia, y hasta la semana que viene.

[*Se levanta la sesión.*]

