

COMISIONES



Núm. 215

VIII Legislatura

Año 2009

OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

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

Sesión celebrada el miércoles, 2 de septiembre de 2009

ORDEN DEL DÍA

COMPARENCIAS

8-09/APC-000541. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar sobre la situación y las previsiones de terminación en relación con la construcción de las líneas 1 y 2 del metro de Málaga, y del metro de Granada, presentada por el G.P. Popular de Andalucía.

PREGUNTAS ORALES

8-08/POC-000518. Pregunta oral relativa al tranvía Huelva-Punta Umbría, formulada por el Ilmo. Sr. D. José Luis Rodríguez Domínguez, del G.P. Popular de Andalucía.

8-09/POC-000220. Pregunta oral relativa a la conexión aérea Almería-Sevilla, formulada por la Ilma. Sra. Dña. María del Carmen Crespo Díaz, del G.P. Popular de Andalucía.

8-09/POC-000423. Pregunta oral relativa a la A-384, Arcos-Antequera, formulada por los Ilmos. Sres. Dña. Regina Cuenca Cabeza y D. Juan Antonio Cebrián Pastor, del G.P. Socialista.

8-09/POC-000425. Pregunta oral relativa a la mejora de la carretera A-421 de acceso a la estación de Los Pedroches en Córdoba, formulada por el Ilmo. Sr. D. Juan Antonio Cebrián Pastor, del G.P. Socialista.

8-09/POC-000495. Pregunta oral relativa al proyecto de desdoblamiento de la carretera A-491 entre El Puerto de Santa María y Rota, formulada por el Ilmo. Sr. D. Ignacio García Rodríguez, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

PROPOSICIONES NO DE LEY

8-08/PNLC-000332. Proposición no de ley relativa a la construcción de la variante norte en Pozoblanco, Córdoba, presentada por el G.P. Popular de Andalucía.

8-09/PNLC-000251. Proposición no de ley relativa al Corredor Ferroviario del Mediterráneo hasta Algeciras, Cádiz, presentada por el G.P. Popular de Andalucía.

SUMARIO

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

Comparecencias

8-09/APC-000541. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar sobre la situación y las previsiones de terminación en relación con la construcción de las líneas 1 y 2 del metro de Málaga, y del metro de Grana (pág. 5).

Intervienen:

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

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

Preguntas orales

8-08/POC-000518. Pregunta oral relativa al tranvía Huelva-Punta Umbría (pág. 16).

Intervienen:

D. José Luis Rodríguez Domínguez, del G.P. Popular de Andalucía.

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

8-09/POC-000220. Pregunta oral relativa a la conexión aérea Almería-Sevilla (pág. 18).

Intervienen:

D. Antonio Torres López, del G.P. Popular de Andalucía.

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

8-09/POC-000423. Pregunta oral relativa a la A-384, Arcos-Antequera (pág. 20).

Intervienen:

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

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

8-09/POC-000425. Pregunta oral relativa a la mejora de la carretera A-421 de acceso a la estación de Los Pedroches en Córdoba (pág. 21).

Intervienen:

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

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

8-09/POC-000495. Pregunta oral relativa al proyecto de desdoblamiento de la carretera A-491 entre El Puerto de Santa María y Rota (pág. 23).

Intervienen:

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

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

Proposiciones no de ley

8-08/PNLC-000332. Proposición no de ley relativa a la construcción de la variante norte en Pozoblanco, Córdoba (pág. 25).

Intervienen:

D. Bartolomé Madrid Olmo, del G.P. Popular de Andalucía.

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

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

8-09/PNLC-000251. Proposición no de ley relativa al Corredor Ferroviario del Mediterráneo hasta Algeciras, Cádiz (pág. 29).

Intervienen:

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

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

Votación: aprobada por unanimidad.

Se levanta la sesión a las catorce horas, catorce minutos del día dos de septiembre de dos mil nueve.

8-09/APC-000541. Comparecencia de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar sobre la situación y las previsiones de terminación en relación con la construcción de las líneas 1 y 2 del metro de Málaga y del metro de Granada

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Damos comienzo a la sesión de la Comisión de Obras Públicas y Transportes.

Permítanme, en primer lugar, darles la bienvenida de nuevo al trabajo en la Cámara, en este periodo de sesiones que comenzamos en el día de hoy, que yo espero y sé que es el deseo de todos ustedes que sea un periodo fructífero para nuestra Comunidad Autónoma, a partir del trabajo que desarrollemos en esta Comisión.

Le doy la bienvenida también a la Comisión a la excelentísima señora Consejera.

Y, si les perece, comenzamos con el primer punto del orden del día, que son las comparencias en Comisión, y lo hacemos con la que figura en el orden del día relativa a la construcción de las líneas 1 y 2 del metro de Málaga y del metro de Granada.

Si la excelentísima señora Consejera está preparada, tiene usted la palabra.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Buenos días. Muchas gracias, señor Presidente.

También deseo yo que todos sus señorías hayan tenido unas buenas vacaciones, que el periodo que iniciamos sea fructífero para el trabajo a favor de nuestra Comunidad.

Efectivamente, comparezco ante esta Comisión para informar sobre las líneas 1 y 2 del metro de Málaga y para informar también sobre el metro de Granada.

Saben bien sus señorías que son infraestructuras previstas en el PISTA, nuestro plan, un plan fruto de la concertación social, y hay que decir también que tanto los metros como los tranvías son factores de cambio de modernidad, son expresión de sostenibilidad de compromiso ambiental.

Los metros, además, significan calidad de vida para la ciudadanía porque se gana tiempo al tiempo, algo que tanta falta hace en esta nuestra vida diaria y cotidiana, en cuanto a la movilidad, porque se acortan las distancias y se puede tener una mejor y mayor relación convivencial y porque, además, es una movilidad segura. Se gana, por tanto, en seguridad y es algo también importante porque afecta en algunas ocasiones,

desgraciadamente, a la propia vida humana. Y, además, hay que decir que los metros son un factor de cohesión de ciudad, de cohesión de comunidad y que igualan en oportunidades a la ciudadanía a la hora de la movilidad en el espacio en el que desarrollan su vida.

Lo cierto y verdad es que desde el Gobierno de Andalucía hemos realizado una apuesta global, estratégica, por un nuevo modelo de crecimiento, por un desarrollo sostenible que genera riqueza, que genera empleo y que se expresa en realidades, y una de esas realidades, sin duda alguna, son los metros, también los tranvías, los consorcios de transportes, las cercanías de los y las del futuro inmediato en el desarrollo estatutario.

Dicho esto, señorías, he de manifestarles, y tiene mucho que ver con los metros de Málaga y de Granada, que la Consejería de Obras Públicas y Transportes trabaja en todos y cada uno de los proyectos desde el diálogo, la participación, en la búsqueda permanente de consenso y acuerdo, y también lo hacemos desde la colaboración, la cooperación y la lealtad institucional. Porque creemos firmemente que es el camino idóneo, el camino adecuado para dar la mejor y más eficaz respuesta a las ciudadanas y a los ciudadanos a quienes nos debemos, para quienes trabajamos.

Y digo esto porque, llegado este momento de mi intervención, he de decir, he de señalar y he de subrayar que el clima de cooperación desde el que trabajamos la Consejería y los Ayuntamientos de Málaga y Granada es pleno y total, como realidad es también la participación de los vecinos, de los comerciantes y la información que de manera individualizada se ha ofrecido a cada ciudadano o ciudadana que ha querido conocer cómo se desarrollaban las obras del metro y cómo van a tener conclusión los proyectos.

En este sentido, he de decirles que globalmente son 130 reuniones las que se han producido en ambas ciudades, 19.000 visitas individualizadas a las oficinas de información que hemos habilitado a tal efecto para que los ciudadanos y ciudadanas tuvieran toda, absolutamente toda la información, y diversos planes de desarrollo comercial que se han llevado a cabo, poniéndonos, lógicamente, de acuerdo con los comerciantes, con los distintos empresarios.

Al día de hoy, lo que les puedo decir, aunque ahora vamos a entrar en detalle en la ejecución de cada una de las intervenciones, tanto en Málaga como en Granada, es que podemos mostrar con satisfacción que ambas infraestructuras avanzan con paso firme, en un clima de entendimiento y cooperación, y con la participación vecinal y empresarial.

Pero qué duda cabe que también mi comparecencia debe entrar en los detalles respecto de los cuales se está trabajando, lógicamente, en Málaga y en Granada. Y, en este sentido, les quiero manifestar que, como bien saben ustedes, el metro de Málaga está conformado por las líneas 1 y 2, tiene un trazado de una longitud de 14 kilómetros y consta de 20 estaciones.

Con el metro de Málaga vamos a dar servicio y, por tanto, a discurrir el trazado por las zonas más densamente pobladas de la ciudad, en la que podemos destacar el distrito de la carretera de Cádiz; vamos a discurrir por el centro de la ciudad, donde se encuentra la estación de ferrocarriles María Zambrano, la zona de La Alameda y La Marina, y vamos a conectar zonas de alta densidad de población, con centro neurálgicos estratégicos de la ciudad, como son la Universidad, el Hospital Clínico y la Ciudad de la Justicia.

Ambas líneas, la 1 y la 2, confluyen, porque así lo hemos querido, en el intercambiador proyectado en la estación de Renfe, para continuar con un trazado común y concluir junto a la plaza de toros de La Malagueta. El intercambiador de transporte va a posibilitar un transbordo ágil y directo entre los servicios ferroviarios, las líneas de metro y los autobuses metropolitanos, porque hemos conferido, como no podía ser de otra manera, un carácter multimodal al metro de Málaga.

En los estudios, señorías, que hemos realizado hay una estimación de demanda de viajeros de 17 millones de viajeros al año, que utilizarán ambas líneas cuando todas ellas estén ya puestas en funcionamiento, estén ya totalmente operativas. Y hemos de decir, en el metro de Málaga, que el trazado es eminentemente subterráneo —un 71% de su longitud discurre precisamente por el subsuelo— y con una clara funcionalidad metropolitana, porque, como les he dicho anteriormente, atiende a equipamientos públicos que son de interés supramunicipal.

La Junta de Andalucía, el Gobierno de Andalucía, planificó el desarrollo y ejecución de las líneas del metro de Málaga siguiendo el modelo de la concesión administrativa de construcción y explotación a la sociedad Metro de Málaga; una sociedad en la que la Junta representa una participación en el capital del 22,9%.

Hay que decir que la línea 2 comenzó su obra en enero de 2006 y que la línea 1 ha comenzado en junio de 2008, y que, además, se adjudicó el contrato de concesión para la redacción de los proyectos, la ejecución de la obra y la explotación del servicio por un periodo de 35 años. Y he de manifestarle que, del proyecto del metro de Málaga, precisamente porque el Gobierno de Andalucía, porque la Consejería de Obras Públicas y Transportes, hemos optado por el camino más idóneo, el mejor, el del diálogo, el del consenso y el del acuerdo, hemos sido sensibles a las peticiones que nos ha formulado el Ayuntamiento de la ciudad, que nos ha planteado la Universidad, que nos han planteado los vecinos y los colectivos, y hemos hecho cambios en el proyecto. Un proyecto de las características del metro de Málaga, de Granada, de cualquier ciudad, que no sufra ni un solo cambio, lo que expresa es intransigencia, lo que expresa es que no se oye, no se dialoga y no se consensúa y se concreta en acuerdos elementos sustanciales para las ciudades. Si el metro es un factor de cambio, de transformación para la ciudad, tenemos,

desde la Consejería, que ser sensibles a aquello que nos propone el ayuntamiento de la ciudad y que nos proponen otros colectivos y otras instituciones, y eso es lo que hemos hecho: ser sensibles. Luego, desgraciadamente, a esto se le ponen otros adjetivos, pero la realidad es que hemos sido sensibles, y, como hemos sido sensibles, hemos hecho cambios sustanciales y sustanciosos para la ciudadanía y para la ciudad en el proyecto del metro de Málaga. Y, además, he de decirles que por parte de la Junta de Andalucía, por parte del Gobierno andaluz, no hemos escatimado ni esfuerzos ni recursos para recoger todas las aspiraciones, porque desde los propios ayuntamientos ha habido algunas propuestas que se han planteado en términos de decir: «O lo acordamos ahora y lo hacemos ahora, o nunca. No perdamos ninguna oportunidad para la ciudad». Y en esos términos hemos actuado de forma sensible y hemos sido receptivos a la hora de hacer modificaciones al proyecto, que son mejoras para la ciudad, para la ciudadanía, y, desde luego, que hacen referente un metro de estas características. Hablamos ahora del de Málaga, pero hablaremos luego del de Granada.

En ese sentido, les puedo decir que los cambios que hemos configurado y formulado, todos consensuados con el Ayuntamiento, con otras instituciones y colectivos, significan más inversión y significan más obra.

Les voy a poner simplemente dos ejemplos.

Uno. Nos pidió el Ayuntamiento que, en la intervención que estábamos realizando, hiciéramos una previsión de soterramiento del tramo final de la línea 2 del metro de Málaga, Martín Carpena-Puerta Blanca, y hemos sido sensibles con lo que el Ayuntamiento nos ha planteado porque entendíamos que era una oportunidad para la ciudad. Y exactamente igual con Renfe y con Ayuntamiento: desde el diálogo modificamos el trazado para dar cabida ¿a qué? A una estación intermodal, ubicada, precisamente, en el entorno de la estación Renfe, para multiplicar la eficacia del metro para el conjunto de la ciudadanía, para hacer el metro, como antes les decía, multimodal.

¿Qué ha significado? Pues ha significado que todas las instituciones que hemos intervenido en ello hemos aceptado mayor inversión —podemos decir que por encima de los cien millones de euros— y mayor tiempo de obra, porque hemos modificado el proyecto; algo, como digo, que hemos consensuado.

Les puedo hablar también de los cambios que se han realizado en cuanto al discurrir del metro por el campus universitario, los acuerdos alcanzados con la Universidad, que han significado nuevas instalaciones deportivas para la Universidad; la cesión de las antiguas, porque tenía que discurrir el trazado del metro por ellas, y un metro sobre el que la rectora de la Universidad de Málaga, en una expresión clara y coloquial, dijo: «Con el metro llega la modernidad a la Universidad». Un metro que pasa por la puerta de la Universidad. Es lo que hemos querido, en aras del mejor servicio para las ciudadanas

y los ciudadanos y de la sensibilidad y permeabilidad que tenemos a aquellas propuestas que son positivas, constructivas y que nos hacen avanzar.

Hemos también modificado la ubicación de talleres y cocheras —hemos dialogado con el Ayuntamiento, por razón del tipo de los terrenos cedidos—, y también he de decirles, en el metro de Málaga, que la Junta de Andalucía, nosotros hemos asumido la ejecución de tres tramos, ejecución de tres tramos de la línea 1: lo que significa Cocheras, Asperones-Doctor Domínguez, que está en ejecución, ya en un 56,5%; lo que es Renfe-Gudalmedina, que empezaron las obras el 16 de abril de 2009, y lo que es Guadalmedina-Malagueta, que está en proyecto constructivo. El proyecto constructivo estamos redactándolo y vamos a culminarlo a final del año. Estos son tramos que ejecutamos, y que cederemos, lógicamente, a la sociedad concesionaria para la explotación conjunta con el resto de tramos que conforman la línea 1 y la línea 2.

Tengo que decirles que el estado de ejecución de las obras del metro de Málaga va a buen ritmo, entendiendo que, de todas las modificaciones de proyectos consensuadas hemos aceptado, quienes las realizábamos, el tiempo que se ponía de más en el desarrollo del proyecto, y en la línea 2 todo el trazado íntegro está en obras. Eso ha significado que hemos liberado prácticamente la totalidad de la superficie que las obras ocupaban, y que hemos podido iniciar ya la construcción de lo que son accesos, andenes de las estaciones y el montaje de vías. Digamos que, globalmente, la línea se encuentra al 85% de ejecución, y tenemos que decir que la línea 1, que empezó mucho más tarde, lógicamente tiene un nivel de ejecución distinto, y, además, una línea donde hemos introducido cambios y mejoras en lo que son proyectos constructivos. En la línea 1, de los cinco tramos, hay cuatro ahora mismo en ejecución, y la ejecución media está en torno al 30%. Pero tengan ustedes en cuenta que la línea 1 la comenzamos en 2008, y, por tanto, el tiempo de ejecución es relativamente —todavía— corto para una obra de estas características.

Hemos adquirido ya también el material móvil para el metro de Málaga, 14 trenes que ya se están fabricando en la factoría CAF-Santana, en Linares, en nuestra Comunidad, y, por tanto, también una generación de empleo, una generación de riqueza en nuestra Comunidad, en nuestra tierra.

La previsión que tenemos es poner en marcha, prácticamente, digamos, la línea 2 en su totalidad, 4,5 kilómetros, a finales de 2011 —finales-principios de 2012 es el tiempo en el que nos movemos—, y, luego, sobre la línea 1 lo que vamos a hacer es ir poniéndola en carga en tramos, en tramos que tienen sentido, y estamos hablando con la Universidad para que, a la par que ponemos en carga ya la línea 2, en su totalidad, podamos poner el tramo de la Universidad, a la misma vez de la línea 1, que tiene sentido por sí mismo

y que, lógicamente, nos permitiría ir avanzando. Como el tramo común que tienen ambas líneas, que también es un tramo importante, porque las interconecta y hace el radio de actuación y de servicio, por lo tanto, que se ofrece a la ciudadanía, mucho más amplio. Y eso significará que a partir del 12, sucesivamente, se irán poniendo en carga, operativos, tramos diferentes y distintos de la línea 1.

Les tengo que decir que en estos momentos actuamos en el presente, pero trabajamos ya mirando hacia el futuro. Y estamos trabajando y culminaremos, para final de este año, seguramente, el proyecto constructivo de la línea 3. O sea, estamos culminando la 2, digamos, en el tramo final de la 2, avanzando en la 1, y ya redactamos el proyecto constructivo de la 3. Quiere decir que el trabajo es importante y vamos a seguir desarrollándolo porque es una apuesta estratégica de sostenibilidad, de cohesión de ciudad y de oportunidades para la ciudadanía. Los metros cambian la ciudad y generan oportunidades para la ciudadanía.

Y me gustaría señalarles —en el metro de Málaga, lo haré también en el de Granada— algunos elementos de valor añadido del metro, que no debemos en ningún caso dejar de lado. Por una parte, el aspecto medioambiental. Las emisiones de CO₂ se van a reducir el 50% cuando el metro de Málaga esté operativo. El 50%. Es una apuesta ambiental clara, es una apuesta de sostenibilidad estratégica de fondo. Y también he de decirles que, desde el punto de vista ambiental, las instalaciones de talleres y de cocheras, van a contar con una superficie de 420 metros cuadrados de paneles solares, que van a dar un abastecimiento complementario a la energía eléctrica, lo que va a significar también una reducción de 60 toneladas de emisión de CO₂. Y además, globalmente la ciudad, cuando terminemos las obras del metro, Málaga va a contar con más de 9.500 árboles más de los que tenía cuando iniciamos las obras del metro.

Pero no sólo tiene ese valor añadido desde el punto de vista del aspecto ambiental, tenemos que hablar también de la apuesta por la innovación. En el metro de Málaga se centra fundamentalmente en el sistema de señalización, donde hay un aumento sustancial de la seguridad en la circulación de trenes con el último sistema que ha salido al mercado, y que nosotros, lógicamente, vamos a implantar en el metro de Málaga. Se llama, se denomina el CBTC de cantón móvil. En este sentido, hemos destinado 15,2 millones de euros en la apuesta por la innovación.

Y además les diré un elemento añadido también, un valor añadido, y es que vamos, en este último trimestre del año, en el que acabamos de comenzar el curso político, vamos a alcanzar 3.000 empleos, 3.000 empleos a través del metro. Empleos directos e indirectos, con una altísima proporción de trabajadores malagueños. Se lo decimos porque en este momento hay más de 2.500 ya trabajando, y conocemos que hay una proporción muy alta, muy alta, de trabajadores de Málaga.

El metro de Granada sigue unas pautas, lógicamente, similares a las del metro de Málaga, pero, lógicamente, en Granada hablamos de la línea 1 solamente, que tiene una extensión de 15,9 kilómetros, de los cuales el 80% prácticamente transcurre, a diferencia de lo que ocurría en Málaga, en superficie. Y hay que decir que en Granada se comunican 4 municipios con el metro. Hablamos de Maracena, de Albolote, de Granada y de Armilla. Cuatro municipios. Va a contar con 26 paradas, y 23 de ellas van a ser en superficie. Y la línea va a contar con 15 trenes de plataforma baja, y hay también un estudio hecho de demanda de viajeros para el metro de Granada que habla de 12 millones, aproximadamente, de usuarios que van a poner tener este metro, teniendo en cuenta que no solo nos dirigimos a la ciudad de Granada, con 250.000 habitantes; es que tenemos un área metropolitana que tiene otros 250.000, y estamos hablando potencialmente de 500.000 usuarios, que, lógicamente habrá algunos de ellos que tomen el metro cada día, con lo cual estos son viajes que se van a producir, en el estudio que se ha realizado. En ese sentido, pues, hay que decir que el metro de Granada también ha tenido variaciones en su trazado en el proyecto inicial, como consecuencia de las propuestas que ha formulado el Ayuntamiento de Granada, de las propuestas que ha formulado la Universidad de Granada y de las propuestas que han formulado los vecinos y los comerciantes. Hablamos también de la puesta en común, del consenso alcanzado con Adif, Renfe, para la intermodalidad, que es un valor que añadimos al propio metro, y que, por lo tanto, multiplicamos la oportunidad de los viajeros. Solamente el pensar en la intermodalidad, el soterramiento que pidió el ayuntamiento y la Universidad, podemos hablar de 100 millones de euros que se han invertido en esta modificación. Y la última, la última modificación ha sido el acuerdo alcanzado con el ayuntamiento de Granada en la zona de El Zaidín, que despeja totalmente las obras del metro de Granada, y que, por lo tanto, pueden cobrar toda la velocidad, porque hay consenso y acuerdo en el 100% del trazado. No hay ningún problema. La colaboración, la cooperación institucional con el ayuntamiento de Granada es plena y total. Y en este sentido tengo que decirles que el transporte colectivo, el metro y el autobús, irá en superficie; que habrá un *parking* disuasorio a la entrada de Granada por la cornisa sur, y que los vecinos y los comerciantes tendrán un gran espacio reurbanizado, espacio amplísimo, para los peatones, para el carril bici, que va a mejorar el entorno urbano y las oportunidades en términos comerciales.

La línea 1 del metro de Granada saben sus señorías que consta de seis tramos. Dos van a concluir la obra civil en otoño, el tramo de Albolote-Maracena y el del Campus de la Salud-Arilla. Y con el último tramo, que adjudicamos el pasado mes de marzo, y que ya se encuentra en ejecución, es el que discurre entre Villarejo y Méndez Núñez, toda la línea del metro de Granada está en fase de ejecución de obra civil. Toda,

entera, el 100%, está ya en obras. En ese sentido, he de decirles que el tramo Villarejo-Méndez Núñez tiene un carácter estratégico y vertebrador, porque también atraviesa el centro de la capital, conecta con la Universidad, con el hospital clínico y con los juzgados. Estamos hablando de centros sensibles, donde acuden un buen número de ciudadanos y ciudadanas, que los hemos tenido en cuenta en el trazado del metro y en las modificaciones del proyecto que hemos hecho a petición de los ayuntamientos. Y precisamente fue un tramo consensuado con el ayuntamiento y con la Universidad, en el marco de la integración urbana de la futura estación del Ave de Granada. Dejamos preparado, por lo tanto, todo adecuadamente, tal como lo tenía previsto y planificado el ayuntamiento. Se lo decía, hemos sido sensibles, aunque cueste más dinero, porque, si no, perderíamos lo que significa la integración urbana de la futura estación del Ave, con lo que es la intermodalidad que ofrece el metro y las oportunidades que da a la propia Universidad.

La puesta en servicio está prevista para principios de 2012, y en estos momentos le puedo decir que hemos licitado ya la redacción del estudio y el proyecto de un aparcamiento subterráneo en el Campus universitario de Fuentenueva. No solo a la Universidad, en el acuerdo alcanzado con ella, les ejecutaremos el aparcamiento subterráneo. También vamos a actuar para introducir fibra óptica. Y también las instalaciones deportivas del campus universitario de Granada quedarán remozadas fundamentalmente en la intervención que vamos a hacer en un campo de fútbol.

Y también he de manifestarle que, en el mes de julio, el Consejo de Gobierno ya autorizó una inversión de 50,2 millones de euros para lo que son instalaciones de electrificación, señalización y comunicaciones que constituyen el soporte técnico imprescindible para la prestación del servicio.

El metro de Granada se está ejecutando en siete tramos diferenciados, por siete adjudicatarios, que significa la partición en ellos de 19 empresas.

El metro de Málaga, que se ejecuta de manera diferente, intervienen en él cinco empresas, más todas las subcontrataciones que luego se producen de temas específicos.

Pero en Granada son siete adjudicatarios que engloban a 19 empresas. Como les digo, un metro exactamente igual que el de Málaga. Hecho día a día, paso a paso, desde el diálogo absolutamente con todos. En lo que va de año, en Granada, hemos celebrado 22 reuniones: con ayuntamientos, comerciantes y vecinos, para ir paso a paso informando y modificando aquello que fuese necesario modificar para la mejora del servicio que vamos a prestar.

Desde esa perspectiva, termino diciéndoles que el metro de Granada también tiene valor añadido, valor añadido en términos de sostenibilidad industrial, de creación de empleo y de aportación de I+D+i.

La línea 1 va a reducir en un 35% las emisiones de CO₂. Y Granada va a contar, cuando termine la intervención del metro, con 2.100 árboles más. Además, les diré que hay un proyecto de I+D que ha llegado de la mano de neumáticos reciclados, que amortiguan el ruido, y, en el tramo de Parque Tecnológico Armilla, hemos impulsado la Junta de Andalucía un tramo de 400 metros de vía en el que se ha instalado el primer sistema nacional de vía en placas embebidas, usando, precisamente, caucho procedente de neumáticos reciclados. De neumáticos reciclados, cuya empresa está ubicada en el Valle del Guadiator, en Peñarroya Pueblonuevo, un lugar donde ha habido, por parte de la Junta de Andalucía, una importante inyección de inversión para I+D, una zona minera donde se ha apostado por nuevos modelos de crecimiento, por generación de riqueza y de empleo, y ha sido precisamente una empresa de la zona de Peñarroya Pueblonuevo quien ha dado, digamos, ha suministrado los neumáticos reciclados para que este proyecto de I+D saliera hacia delante, y lo hemos implementado, precisamente, y no casualmente, en el tramo del Parque Tecnológico, como un proyecto, lógicamente, que expresa también lo que significa la innovación, la investigación, el desarrollo, etcétera, etcétera.

Y, en términos de empleo, más de ochocientas personas tienen un empleo directo en las obras del metro, y las previsiones que tenemos es que 1.659 personas trabajen en el proyecto del metro, en el momento en el que ya hemos puesto todos los tramos en ejecución.

Señorías, decirles que ambos proyectos, el metro de Málaga y el metro de Granada, sin lugar a dudas, son un exponente claro de lo que significa un proyecto estratégico de primera magnitud, de lo que significa la movilidad sostenible que la hacemos realidad en el presente y que trabajamos mirando también hacia el futuro. Porque estamos hablando de racionalidad de gasto energético, de movilidad de los ciudadanos con transporte colectivo, estamos hablando de hacer a nuestra Comunidad Autónoma un referente en el siglo XXI, un siglo en el que acabamos de entrar, pero que nos demanda nuevos hábitos de movilidad, nuevas prácticas en la actividad económica y productiva, donde el metro de Málaga y de Granada son claros exponentes.

Por tanto, van a cambiar nuestras ciudades, va a haber más y mejores oportunidades, y estamos implantando y mirando hacia el futuro lo que significa, de manera expresa y concreta, la movilidad sostenible que genera oportunidades para el conjunto de la ciudadanía.

Muchísimas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Consejera.

Esto es una iniciativa del Grupo Parlamentario Popular, y para la réplica tiene la palabra su portavoz, el señor Raynaud.

El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señor Presidente. Señorías.

Señora Consejera, muchas gracias por su intervención y por los datos que nos ha ido desgranando, a lo largo de ella, y que evidentemente pues ha enfatizado en aquellos temas que, siendo, sin género de duda, importantes en el propio desarrollo del proyecto, en el buen fin del mismo y en lo que es la buena técnica de gestión de una instalación o de una infraestructura de transporte, pues yo tengo algunas cuestiones que sí que me gustaría que me las contestara, que yo, a procurar ser, además, concreto en mi intervención, para que usted no tenga ningún problema en poderme contestar.

También le agradezco, en su intervención, su puntualización en que en estos momentos existe un buen entendimiento institucional entre la Junta de Andalucía y los ayuntamientos donde se está desarrollando el proyecto, Málaga y Granada, respectivamente. Yo también espero, y así confío, que usted entienda que esa lealtad no está en absoluto en contradicción con la lealtad de este grupo, con sus votantes y con sus obligaciones parlamentarias de ser quien, evidentemente, controle al Ejecutivo en la propia ejecución de la obra. Ya le anticipo que, evidentemente, nuestros ayuntamientos de Málaga y Granada también lo entienden perfectamente así. Por lo tanto, en función de esa necesidad de complementar alguna información, pues va a circunscribirse mi intervención.

Mire, yo, como le decía, he oído... Me voy a referir en el mismo orden que usted ha intervenido. En primer lugar, estamos hablando del metro de Málaga, y la primera cosa que a nosotros se nos plantea es que sabemos que hace en concreto unos años, en concreto en el año 2007, el sistema de adjudicación que inicialmente era similar al de Sevilla, construcción y explotación, fue modificado parcialmente con las empresas adjudicatarias, en el año 2007. Por lo tanto, a nosotros nos gustaría saber si efectivamente esa alteración del contrato inicial, esa modificación, se ha perfeccionado ya; es decir, se ha llegado ya al acuerdo definitivo. Hay un documento firmado. ¿En qué condiciones está ese documento firmado? ¿Cuánto va a quedar, cómo va a quedar el contrato al final? Porque esto es muy importante: lo que había era un proceso de construcción y explotación, y a mitad de la obra —no me refiero a la mitad de la obra en su trazado, sino a la mitad de la obra en el tiempo, aproximadamente, año 2007— se decide cambiar el sistema. Yo pregunto: ¿Eso ha sido un acuerdo de amables componedores, con un apretón de manos, o en estos momentos hay ya un documento que sustituye al contrato inicial? ¿En qué condiciones se

ha llevado a cabo ese contrato inicial? ¿Cuánto se va a pagar a la empresa o a las empresas adjudicatarias? Yo creo que eso es ciertamente importante.

Igualmente, hemos podido conocer, por los datos que usted nos acaba de dar ahora mismo, que hay una previsión de puesta en funcionamiento de la línea 2 para finales del año 2011, principios del año 2012. Y, si no he entendido mal, ese tramo de la línea 2, que se va a poner en marcha, va a ser de 4,5 en su conjunto. La línea 2, 4,5 kilómetros.

A mí me gustaría, señora Consejera, que hiciera usted una reflexión: para hacer 4,5 kilómetros de metro de Málaga, se van tardar seis años. Seis años para hacer 4,5 kilómetros, si es que se cumple, efectivamente, si es que se cumple el plazo de finales del año 2011, principios del año 2012. No tenemos fecha para la línea 1, puesto que la intención de la Consejería es llegar e ir haciéndola por tramos. Por lo tanto, lo yo sí le pido es que la Consejería haga un ejercicio de autocrítica y de analizar si es lógico que en el siglo XXI, XX, parte del XX y el XXI, para hacer 4,5 kilómetros de metro se tarden seis años. No sé qué argumento puede ahora esgrimir la Consejería. En Sevilla se han argumentado restos arqueológicos, el paso del río, modificaciones, etcétera. Bueno, ¿qué ocurre en Málaga? ¿La proximidad del mar? ¿También restos arqueológicos? Es decir, entenderá y comprenderá que, desde luego, no es como para sentirse satisfechos hacer 4,5 kilómetros de metro en seis años.

Por lo tanto, para nosotros el tema del tiempo, importante, porque usted ha dicho en su intervención una cosa, en el preámbulo de su intervención, importante, con la que yo estoy de acuerdo: Mediante este sistema de transporte se le gana tiempo al tiempo. Y eso es verdad, tiempo al tiempo. Pues fíjese el tiempo que están perdiendo, que han perdido los ciudadanos de Sevilla, en tener el metro, el que van a perder los ciudadanos de Málaga en tener en servicio la línea 1 y la línea 2 de Málaga, y, asimismo, por lo que luego comentaremos también, la línea de Granada, el metro de Granada. Se le gana tiempo al tiempo. Recapacite, señora Consejera, sobre si los ciudadanos de Málaga pueden estar satisfechos con el tiempo que se está tardando en relación a la construcción del metro.

Igualmente, desde mi grupo nos planteamos qué va a pasar con los costos del metro de Málaga. Ya sabemos que tenemos un precedente, no precisamente para copiarlo, que es la desviación importantísima, de más de un 40%, de la línea 1 del metro de Sevilla.

Usted siempre argumenta —digo siempre, voy a ser concreto: en las dos veces que ha tenido la oportunidad de hablar del metro, para no decir siempre—, en el metro de Sevilla, que eso es fruto del consenso.

Mire usted, es que sería malo que tuviéramos una obra rígida, que no tuviéramos diálogo, que no atendiéramos las reivindicaciones, de la Universidad, de los ayuntamientos, de los vecinos, de los comerciantes...

Yo estoy de acuerdo con eso, señora Consejera, pero permítame que le añada una coletilla: Ese consenso, cuando hay que producirlo, es durante el proceso de ejecución del proyecto. Así de sencillo. Y no tendríamos estas desviaciones de tiempo ni de costo. Podríamos tener algunas —pues sí, efectivamente—, podría haber alguna desviación de precio. Sabemos que una obra de metro es una obra compleja, y que puede tener una desviación en un presupuesto —mire usted— un 8% arriba, un 10% arriba, un 12%... ¿Más de un 40% de desviación en el metro de Sevilla?

Pero ahora yo le pregunto: ¿Qué previsiones tiene usted, en estos momentos, de costo final del metro de Málaga? Sabemos la cifra de adjudicación inicial del metro de Málaga: poco más de trescientos millones de euros, 374,2. Esa fue la adjudicación inicial, 374,2. Luego hubo una modificación, y a partir de ahí empiezan a venir las modificaciones.

Yo pregunto: ¿Tendrán algo que ver estas modificaciones con el sistema que la Junta de Andalucía ha elegido de construcción y explotación, de adjudicación también de la construcción, para la propia empresa? Porque, claro, no hay rigor en el proyecto, no hay una exigencia en lo que es el cumplimiento contractual de los proyectos. Ahí está la madre del cordero, ahí está la madre del cordero. No podemos decir: «Hombre, es que atendemos a todo el mundo». Mire usted, hay que atender a todo el mundo porque el proyecto se debe consensuar. A mí no me vale que se diga que ahora el metro de Málaga pasa por la puerta de la Universidad. Si es que eso es lo lógico, que pase por la puerta de la Universidad. ¿Por qué no se previó desde el principio que pasara por la puerta de la Universidad? Es que sí, en un momento determinado, la línea 1 del metro pasaba por la Pablo de Olavide, lo lógico es que no cruzara el campus de la Pablo de Olavide, sino que había que desviarla. Pues eso, lógicamente, debería estar previsto en el proyecto.

Y le vuelvo a insistir —yo en eso sí que vuelvo a insistir por mi parte, porque es un discurso que repito machaconamente—: las buenas obras están fundamentadas en un buen proyecto, y si el proyecto no está en manos de la Administración, en un chequeo permanente y constante del proyecto, en un control del proyecto por parte de la Administración, la que sea. Por lo tanto, permítame que le diga que, para nosotros, ese tema no es un tema de justificación de ninguna de las maneras.

¿Esto significa que a partir de ahora ustedes van a cambiar ya el sistema, puesto que, en el transcurso de la construcción, se les ha retirado de la explotación parte de la línea, pues el resto de las líneas del metro de Málaga van a ser adjudicadas de la misma manera? ¿O va a asumir la Junta de Andalucía...? Ojo, cosa que tiene muchísimo que ver, señora Consejera, y yo esto vuelvo también a insistírselo, con los convenios con la Administración del Estado y con los plazos en

los que nos paga el Estado, porque, evidentemente, si la Junta de Andalucía contrata a 35 años y paga a 35 años con la explotación, el Estado dice: «Yo no voy a subvencionar los metros de Sevilla y Málaga en el mismo plazo que el resto de los metros». No hay ningún metro de España en el que el Estado financie una línea a más de seis años. Tenemos 30 y 35 años en Málaga y en Sevilla, porque el Estado sigue el sistema en que la Junta de Andalucía paga la financiación de esa obra. Luego el tema es de Perogrullo, el tema tiene una importancia brutal.

Ha hablado usted también, señora Consejera, de la línea 3 —sigo refiriéndome al proyecto de Málaga—, de la línea 3. Fíjese, ya se está haciendo el proyecto constructivo. ¿Por quién se está haciendo el proyecto constructivo? ¿Se ha adjudicado el proyecto constructivo a un *consulting* independiente, o también se ha ligado, o se piensa ligar, la línea 3? Y vuelvo a reiterarle mi pregunta: ¿Proyecto y construcción?

Señora Consejera, ¿sabe usted cuándo se convocó el concurso de la línea 3? Enero de 2004, enero de 2004. Cinco años para adjudicar el concurso del proyecto de ejecución de la línea 3 de Málaga: cinco años. Y luego se habla de agilidad, de poner recursos en carga, de contribuir a lo que es la eliminación del desempleo... Es que, con este tipo de gestión y con esta parsimonia, usted entenderá que es verdaderamente imposible el llegar y el hacer de la Administración y de las obras oficiales un elemento coadyuvante para salir de esta crisis.

Por lo tanto, me gustaría el que la señora Consejera me pudiera responder a estas cuestiones en relación al metro de Málaga.

A continuación me voy a referir... Y, señora Presidenta, si en algún momento me extralimito en el tiempo, no tengo ningún inconveniente en renunciar a un segundo turno. Con que la señora Consejera me conteste, yo me doy por satisfecho, pero hay cosas a las que también me gustaría el llegar y el analizar...

Mire, señora Consejera, para mí, lo primero que con el metro de Granada nos gustaría poner en cuestión o poner sobre la mesa es lo siguiente: Nos da la impresión de que el nombre de «metro de Granada» le viene grande al proyecto, le viene grande al proyecto. En nuestra opinión, es un tranvía. En nuestra opinión es un tranvía, es un tranvía metropolitano. Bueno, yo me voy a permitir darle algunas cifras —usted me dice con el gesto que no—, yo voy a llegar y a darle algunas cifras.

Mire, la velocidad comercial del metro de Sevilla, veintinueve kilómetros por hora aproximadamente. Si me voy más hacia arriba, peor. Veintinueve kilómetros por hora. La velocidad comercial del metro de Málaga está prevista en veintiocho kilómetros por hora. La velocidad comercial de Granada —todo eso son datos de la Consejería— está prevista en veintidós kilómetros por hora. Por lo tanto, de entrada, en el peor de los

casos, menos de seis kilómetros a la hora en el metro de Granada respecto al de Málaga, y no digamos respecto al de Sevilla.

Presupuesto inicial —le hablo de inicial—. Según los últimos datos que usted ha dado del metro de Sevilla, seiscientos veinte millones de euros —en torno a esa cifra—. Eso supone unos treinta y cuatro millones y medio el kilómetro. Málaga, según datos de la Consejería, unos treinta y dos millones el kilómetro; Granada, veinticinco millones el kilómetro.

Usted me va a decir: «Hombre, es que hay mucho en superficie». Más a mi favor. Superficie y cruzando casco urbano. Por lo tanto, característica de tranvía como la copa de un pino, como la copa de un pino. No hay velocidad, mayor número de paradas, menor velocidad comercial, menor costo... Luego, por lo tanto, permítame que yo, en primer lugar, llegue y le diga que es verdad que ustedes le dan el nombre de metro, aunque esto pueda parecer, de alguna manera, accesorio, pero ciertamente que no lo es.

Nos ha adelantado que pudiera ser la puesta en servicio a principios de 2012 —principios de 2012—. Yo no sé si, evidentemente, ahí me está usted hablando de la totalidad de la línea o si sería por tramos. Esto, evidentemente, supone un notable retraso sobre también las cifras dadas, sobre las cifras dadas.

Yo me alegro mucho de que se haya llegado a un acuerdo en las conversaciones con el Ayuntamiento de Granada respecto a lo que va a ir subterráneo y lo que no va a ir, sobre todo en la zona de El Zaidín, que sé que era el objeto de discusión. En la anterior comparecencia, el Consejero, hablando sobre este tema, no lo veía claro. Nos decía que esto llevaba mayor costo y mayor tiempo, y que ponía sobre la mesa quién iba a hacerse cargo de esos costos. Y usted, en la visita que recientemente, o a principios de verano, tuvo en Granada, parece que ese tema lo ha dejado claro, incluso apuntando alguna solución técnica de que, por determinadas zonas, va a ser el metro el que va a circular en superficie y se van a deprimir los viarios de la ciudad, para que por ahí circule el tráfico privado y el resto, dejando para el transporte público en superficie.

A mí me gustaría saber, si, evidentemente, ese esbozo que usted hizo se confirma, y si, evidentemente, eso lo podemos dar de alguna manera por confirmado.

Igualmente, me gustaría que nos adelantara qué desviación presupuestaria se contempla en el metro de Granada. Y yo, sinceramente, señora Consejera, después de los datos positivos que usted ha dado de las dos líneas, de las cuales mi grupo se alegra extraordinariamente de todo aquello que supone una mejora medioambiental, la disminución de la contaminación —cosa, absolutamente cierta—, del número de personas que se ven beneficiadas... Pero, sin embargo, permítame que en el meollo de la cuestión, pues, nosotros nos sigamos preguntando si la Junta de Andalucía

no es capaz de hacer ni un solo metro en los plazos previstos y en las cantidades ajustadas.

A mí me gustaría que la Junta de Andalucía hiciera suyo el lema de una empresa constructora de hace ya muchos años, que siempre decía —no voy a hacer propaganda de la empresa constructora, por aquello de que el nombre lo asocie a otro—: Fulanito de copas, siempre entrega las obras en los precios convenidos y en los plazos ajustados. Pues, la Junta de Andalucía ni precio convenido ni plazo ajustado. Tome buena nota, señora Consejera, y vamos a procurar que, evidentemente, pueda ser una realidad cuanto antes la ejecución de los metros de Granada y Málaga. Y que el ejemplo negativo ya, desde luego, veo que es difícil el llegar y poderlo corregir, por la desviación ya acumulada tanto en costo como en plazos, pero, evidentemente, que el ejemplo del metro de Sevilla no se repita en lo sucesivo. Quizás, a lo mejor, esta Comunidad adolece —la Junta de Andalucía— de un instrumento legal de financiación y ejecución de metros que pudiera enmarcar lo que son las futuras actuaciones de la Junta de Andalucía en materia de transporte metropolitano. Y a lo mejor es una carencia legislativa que es necesario también atajar.

Muchas gracias, señora Presidenta, y muchas gracias, señora consejera.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Raynaud.

Para concluir el debate, tiene la palabra la señora Consejera.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Muchas gracias, señora Presidenta.

Señor portavoz del Grupo Popular, hay algunas cuestiones que ha planteado, que cada vez que hablamos del metro, de manera recurrente, se ponen encima de la mesa, por su parte... Aunque antes de entrar en ello, le diré que desde luego hay un hecho objetivo que yo he señalado en mi intervención, y es el nivel de colaboración y de cooperación institucional que hay.

Porque es verdad que los Ayuntamientos de Málaga y Granada... Y cómo no voy yo a entender que el Grupo Parlamentario Popular sea el que tenga que hacer el control del Ejecutivo. Hay algo que me cuesta un poco más de trabajo entenderlo. No se lo voy a ocultar. Acaso, quizás, porque no llego a más en el entendimiento. Y es que sí, para los alcaldes de Málaga y de Granada, las distintas soluciones que hemos arbitrado y que significaban mayor nivel de inversión eran las que el ayuntamiento estaba demandando, y les parecían

idóneas y oportunas, y nos han pedido que no escatimemos en recursos, lo que nos piden en Málaga y en Granada, que no escatimemos en recursos y que ponga más dinero la Junta de Andalucía para que de verdad se produzca ese cambio en la ciudad que significa el metro; pues, aquí, en lugar de tener la misma vara de medir que sus compañeros alcaldes, y entender que es mayor inversión y mejora para la ciudad y la ciudadanía, usted, permanentemente, hable de más gasto.

Y en ese tenor, pues, esto sí me cuesta trabajo entenderlo, porque, sobre el mismo concepto, hacen dos variables: una en el ayuntamiento y otra en el Parlamento. Ustedes hacen dos lecturas opuestas: una en el ayuntamiento, otra en el Parlamento. Por eso digo, que eso es mucho más complejo y difícil.

Y convendrá conmigo en que si hay un acuerdo total con el Ayuntamiento de Málaga y con el Ayuntamiento de Granada, el Alcalde de Málaga y de Granada querrán lo mejor para sus ciudades. Quiere decir ello que algo estaremos haciendo bien, cuando hay un respaldo pleno y total, y un acuerdo con dos ayuntamientos de dos ciudades como Málaga y Granada.

Creo que es un elemento positivo. O sea, no puede ser que el Alcalde de Granada diga que se queda todo magnífico, y que usted ahora venga a devaluar el metro ligero de Granada, que así se llama, y que usted venga ahora a devaluar las propias obras del metro. Porque, entonces, es que dice lo uno y lo contrario. Y cuando el discurso es contradictorio, entonces, es más difícil entender lo que se está planteando.

Desde esa perspectiva, yo le voy a dar respuesta a algunas de las cuestiones que usted planteaba a modo de interrogantes o de preguntas. En relación con el metro de Málaga, le decía en mi intervención, que por parte de la Junta hemos asumido la ejecución de tres tramos. En ese sentido, la Junta asume esos tres tramos y los aporta a la explotación.

El sistema concesional, he decirle que no se modifica, sino que sigue siendo explotación a 35 años. Los proyectos están cerrados totalmente con la concesionaria. Y digamos que, formalmente, aunque de hecho ya están cerrados y avalados por ambas partes, se firmarán inmediatamente después de la firma, en octubre de este año, del préstamo del BEI. O sea, que, en este sentido, quédese tranquilo que, en lo que respecta a ese tema, está absolutamente cerrado, zanjado, acordado y, por tanto, sin ningún problema al respecto.

Hablaba de la línea 3, y hacía una referencia cuando hablaba de la línea 1 y 2... Es decir, consensúen con el ayuntamiento. Bueno, pues, esto ya está; la línea 3, hecha. Es decir, que el proyecto de la línea 3 está consensuado, totalmente, con el ayuntamiento. Está cerrado el consenso —digamos—, terminado el proyecto, que, sabe bien, discurre desde La Malagueta hasta El Palo. Y, desde luego, las obras comenzarán cuando lleguemos a La Malagueta con la línea 1; antes no podemos comenzar las obras de la línea 3.

Pero le voy a decir algo más: la previsión de la línea 3, inicialmente, aproximadamente, asciende a 300 millones de euros. Entre el ayuntamiento y la Junta de Andalucía hemos consensuado el proyecto, pero ¿podemos decir en estos momentos que no nos encontraremos con alguna situación de excepcionalidad que tengamos que abordar? No, no. ¿Me puede usted a mí decir que se podían prever los restos arqueológicos, en el metro de Sevilla, en la Puerta de Jerez, que nos han obligado a cambiar toda la concepción de la estación? Sabemos que el subsuelo de Granada, de Sevilla, de Córdoba es rico, pero también sabemos que, a pesar de las catas, que a pesar de los mapas arqueológicos de las ciudades, a veces aparecen restos en lugares inesperados e imprevistos por esos mapas arqueológicos y por esas circunstancias que concurren. Y, además, ¿me podría usted decir que los responsables, los portavoces de la comisión, los técnicos de la Consejería, iban a viajar a Londres e iban a ver el sistema de puertas, que les pareció mejor, y había que hacer una modificación del proyecto de 20 millones de euros?

Si eso es mejor, ¿me puede usted decir a mí que ese gasto no tenemos que contemplarlo? Si no lo contempláramos... Y yo creo que estos temas son tan de fondo, de carácter estratégico, de cambio para las ciudades, que no debíamos hacer trampas en el solitario. Si usted ve el mejor sistema de puertas para implementarlo e implantarlo en el metro de Sevilla, y da luz verde, luego no puede decir que hemos gastado 20 millones de euros más. O sea, tenemos, creo, en esto, que hacer, colectivamente —metámonos todos—, un ejercicio de responsabilidad para no jugar con algunas cosas, porque siempre hablamos, exactamente, lo mismo.

Yo le decía que cuando las ciudades crecen, se desarrollan en el día a día y hay, lógicamente, realidades nuevas en la ciudad. Y, cuando estamos actuando en el metro, y llegan el Alcalde de Málaga o el Alcalde de Granada, y se dice: «Soterren el final de este tramo porque es fundamental para la ciudad», eso es tiempo y dinero. Si le hubiéramos dicho que no al alcalde, nos estarían ustedes diciendo que es que tratamos mal a Málaga. Como le hemos dicho que sí al alcalde, porque entendíamos que era una cuestión importante para la ciudadanía y para la ciudad, y Málaga nos importa —como nos importan todas las ciudades andaluzas y todos los pueblos de Andalucía—, pues ahora el problema es que tardamos más tiempo y gastamos más dinero. El tema es que algo tiene que estar mal, aunque el alcalde esté reconociendo que era una obra necesaria y buena para la ciudadanía.

Cuando nos habla de la Universidad... Sí, en Sevilla habíamos proyectado que el metro pasaba por la puerta de la Universidad, y la rectora de aquel momento dio luz verde. Pero es que luego llegó otro rector que dijo: «No, por aquí el metro no pasa. Esto es suelo de la Universidad y no vamos a ceder el suelo para que pase

el metro. Por lo tanto, cambien ustedes el proyecto». ¿Eso qué es? Eso se llama tiempo y dinero, tiempo y dinero, usted lo sabe exactamente igual que yo, exactamente igual que yo. Otra cosa es que siempre sea el elemento recurrente a la hora de hablar del metro. Tiempo y dinero.

Entonces, bueno, en cualquier caso, si somos sensibles, tardamos más tiempo y gastamos más dinero, y si no somos sensibles, es que no actuamos bien con la ciudad y con la ciudadanía de determinados lugares. Este es el binomio que nos presentan. O sea, o te pilló o te pilló, porque en algo tengo que decir que no. A mí ya me gustaría —y se lo digo con toda sinceridad— que, políticamente, en proyectos estratégicos de cambio de ciudades, de cambio de modelos de vida, en cuanto a lo que significa la movilidad sostenible, pudiéramos, por lo menos, tener un espacio de consenso. ¿O yo le tengo que decir ahora al Alcalde de Granada: «Lo de El Zaidín no lo vamos a hacer, porque me critican tus compañeros porque tardamos más tiempo»? Por cierto, prácticamente, el tiempo va a ser el mismo, hemos conseguido que prácticamente no haya variación en el tiempo. O bien porque cuesta más dinero. No. ¿Es lo mejor para Granada? Sí. Vamos, por lo menos, en un mínimo denominador común de proyecto de ciudad, a estar de acuerdo. ¿Cómo voy a negar yo la capacidad de crítica que tienen las personas, los grupos, los partidos y los colectivos? Faltaría más, porque también hago el ejercicio del derecho de mi capacidad crítica y autocrítica.

Y, en este sentido, lo que trato de decirle es que aquello en lo que se haya cometido algún error, donde nos hayamos podido equivocar, yo asumiré la crítica que usted me haga y sabremos cómo mejorar las cosas, porque aprendemos, porque somos sensibles. Pero no establezca el binomio desde esa perspectiva.

En ese tenor, pues, desde luego, yo le digo que vamos a seguir trabajando desde el diálogo, desde el consenso, la colaboración, la cooperación, aunque eso signifique más tiempo. Porque, ¿piensa usted que cuando cualquier alcalde de cualquier ciudad nos plantea una modificación que sabe que significa más tiempo de obra, lo hace para que luego nosotros tengamos que rendir cuentas del tiempo más de obra que acometemos? Porque yo no pienso en eso. Pienso que lo hace desde la perspectiva global de ciudad, no para echarme luego en cara que voy a tener más tiempo la obra abierta, sino porque lo que estamos haciendo es mejor y merece la pena ese tiempo de más. Yo le pediría que, por lo menos, en términos de tiempo y en términos de cantidades, aquello que esté consensuado, podamos tener un mínimo espacio de acuerdo. Me parece algo absolutamente razonable.

Y sabe usted que hay... Las obras de las características del metro, como de infraestructuras viarias, de autovías, de carreteras, usted sabe que tienen siempre imprevistos, por mejor que estén hechos los proyectos.

Los técnicos son magníficos técnicos, pero hay elementos imprevistos de miles de características, no de una o de dos. De miles de características. Y, en este caso, los imprevistos son..., en función del desarrollo de la ciudad a lo largo del tiempo, de su propia ordenación urbana, proponen.

¿Y qué es lo que queremos desde el Gobierno de la Junta de Andalucía? Dejar en Málaga, dejar en Granada, dejar en Sevilla el mejor metro para la ciudadanía. El mejor metro para la ciudadanía. Y eso es, justamente, lo que estamos haciendo.

Cuando le hablaba de Málaga, de los cuatro kilómetros y medio, es la totalidad de la línea 2, la totalidad. Por lo tanto, pues, tendremos la totalidad. Me parece razonable que, en la medida en que los tramos de la línea 1 —que tienen sentido por sí mismos o que conectan con la línea 2— los tengamos, los vayamos poniendo. No vamos a esperar a culminar la línea 2 para poner toda la línea a la par. Si hay un tramo que tiene sentido por sí mismo o hay un tramo que conecta la 2 y la 1 y, por lo tanto, tiene mayor extensión el metro en el servicio que presta, pues, lo pondremos. Esto parece que es algo razonable, lógico y de sentido común. Y, en este tenor, es lo que vamos a hacer con la línea 1 y lo que vamos a hacer con el tramo de la Universidad, a la par. Haremos la línea 1 y, en la línea 2, el tramo de la Universidad. Todo a la par, en el mismo tiempo.

Y le puedo decir... Usted ahora empieza a hablar del tranvía de Granada. Yo no conozco ningún tranvía que vaya soterrado y que tenga la concesión... El metro de Granada es un metro ligero. Los autobuses, ¿eh?, apenas rondan los 15,18 kilómetros/hora. Estamos hablando de una velocidad comercial, de un metro ligero, por encima de los 22 kilómetros/hora, por hacer una comparativa —usted, al que siempre le gusta estudiar bien los datos—. Pues, por hacer una comparativa, podemos hablar de esos dos elementos. Hay un metro ligero en Granada que va a dar un magnífico servicio a cuatro municipios —entre ellos, la ciudad de Granada—, y que va a resolver temas de tráfico importante. Sabe el flujo de la cornisa sur. ¿Y qué nos ha dicho el ayuntamiento? Que nos hemos puesto de acuerdo todos: *parking* disuasorio a la entrada... Y hagamos posible, por tanto, que sea el transporte colectivo, el metro ligero de Granada y los autobuses de la ciudad, quienes transporten a los vecinos y a las vecinas que de esa cornisa sur llegan. Y eso es lo que hemos hecho, porque es razonable, porque es de sentido común, porque es lo mejor para los ciudadanos, en primer lugar, y para Granada.

Entonces, desde esa perspectiva, pues, yo le diría que el total de la línea... A principios de 2012 estará la totalidad de la línea puesta en servicio. En este mes de septiembre, el proyecto de El Zaidín lo han modificado, está terminado. El alcalde y yo firmamos un acuerdo, a finales del mes de julio, de la solución que hemos encontrado para El Zaidín, que nos felicitamos de haber

encontrado esa solución, porque hemos entendido que es la mejor. Porque, además, no solo hemos resuelto el metro y los autobuses, hemos resuelto todo el entorno urbano, en el que ganan los comerciantes y todos los vecinos de El Zaidín, que cambia radicalmente la fisonomía en términos de barrio, en términos de zona de ciudad.

Y lo que le puedo decir es que el metro de Granada... La previsión que tenemos de culminarlo está en torno a los cuatrocientos cincuenta millones de euros, con la intermodalidad... Yo antes le decía: «Es que aquí hay tres intervenciones importantes: lo que es el *parking* de la Universidad, las instalaciones deportivas, la parte intermodal para prever el soterramiento de la estación del Ave...» Que no vamos a hacer una obra de metro que impida luego el soterramiento de la estación del Ave. Entonces, sí que estaríamos haciendo un mal uso del dinero público. Hacemos un buen uso del dinero público porque somos más eficaces y multiplicamos en oportunidades. Y eso, justamente, es lo que hemos hecho en ese tenor en ambas intervenciones, en ambas actuaciones.

Para cuestiones más pormenorizadas, yo quedo a su disposición, para que su señoría pueda, al respecto, plantear aquello que crea conveniente.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Consejera.
Señor Raynaud.

El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señor Presidente. Muy brevemente. Gracias, señora Consejera, por sus aclaraciones.

Mire, yo, que la agradezco sinceramente su información, sin embargo, siempre me queda la sensación de que, en muchos de los temas, hablando coloquialmente, ha querido usted coger el rábano por las hojas. A mí me gustaría el matizarle o el concretarle algunas cosas.

Mire, yo estoy completamente de acuerdo en el tema de las obras consensuadas —y se lo he dicho en mi primera intervención—, pero le voy a hacer una reflexión personal.

Los acuerdos previos, el consenso previo es inversamente proporcional a las desviaciones. Mientras más se acuerden los proyectos y más acuerdo haya, eso va a redundar, sin ningún género de dudas, en lo que son las desviaciones presupuestarias de trazado, de diseño, de servicio, de flujo de ocupantes, de flujo de usuarios... Por lo tanto, insisto: esos acuerdos... Yo me felicito, si es que, evidentemente, la línea 3 está ampliamente consensuada. Mientras más consensuada esté, estoy seguro de que menos desviaciones habrá.

Respecto a algunas de las apreciaciones que ha hecho, permítame que le diga que no puedo compartirlas en absoluto. Es decir, el pensar que no se preveía que por la calle San Fernando pasa la muralla almohade del siglo XI, mire usted, lo saben hasta los niños de los jardines de infancia en Sevilla, hasta los niños de jardines de infancia. No hay más que leerse un poquito los avatares de la calle San Fernando. ¿Qué ha supuesto para el Ayuntamiento de Sevilla lo que ha sido el desarrollo del plan general de la calle San Fernando, durante años, con dimes y diretes, si soportales sí, soportales no, si se mantiene la alineación o me retranqueo a la línea de muralla del Alcázar, si la muralla del Alcázar es postiza o es la auténtica...? Por lo tanto, en un proyecto de la envergadura del metro, que no sepa por donde van, pues las murallas almohades de Sevilla, permítame que estamos poniendo en duda a los arqueólogos que han tenido que hacer el estudio serio previo al trazado del metro. Una cosa distinta es una obra puntual y pequeña, pero eso no tiene, evidentemente, justificación técnica.

Y hay otro tema sobre el que también yo le llamaría a la reflexión. Dice usted: «Hombre, los 20 millones de euros que ha costado la mampara». Señora Consejera, los 20 millones de euros de las mamparas de protección del metro de Sevilla no llegan al 5% del costo inicial, no llegan al 5% de desviación del costo inicial. Pero es que la desviación va, según los últimos datos, por encima del 40%, por encima del 40%. Pero, además, le voy yo a hacer también otra reflexión.

Usted sabe el motivo de las mamparas, de tener que poner mamparas cuál es: lo que tardan ustedes en adjudicar los proyectos y en hacer los proyectos. Claro, se desfasa la tecnología, se desfasa la tecnología. Si llevan ustedes seis años desde que adjudican el proyecto de la línea 3 de Málaga para adjudicar ahora, pues, claro, cuando se hace el proyecto, pues así está el ejemplo. Es decir, que eso tiene, evidentemente, esa afirmación que ha hecho usted, pues una navaja de doble filo. Claro que sí. Mientras más se tarde en gestionar los proyectos, en ponerlos en servicio, en adjudicar los proyectos de ejecución y en poner en marcha las obras, más evoluciona la tecnología, y, probablemente, en la línea 3, pues a lo mejor el sistema de frenado o el sistema de intercomunicación serán completamente distintos.

Usted ha hablado, por ejemplo, del sistema de neumáticos, que me parece muy bien, del reciclado de los neumáticos para el metro, para el tranvía-metro ligero de Granada. En fin, le digo lo de «metro ligero» porque también a Sevilla se le llamaba «metro ligero», y, entonces, pues claro, es que eso es lógico y natural.

Y luego una cosa que queda también, a la que no se ha referido usted, probablemente porque yo tampoco se lo he dicho muy claramente en mi primera intervención, es qué hay del convenio del metro ligero de Granada con el Estado. En la última comparecencia en Pleno

recordará que le hice la pregunta, y a mí no me quedó la pregunta clara —es decir, la respuesta, perdón—, clara sobre qué pasa, cuándo tiene usted previsto firmar el convenio con el Estado para que el Estado participe en la financiación del metro de Granada.

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

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Raynaud.

Señora Consejera, para cerrar el punto.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Gracias, señor Presidente.

Planteaba en relación a la línea 3 del metro de Málaga —por ir despejando algunas cuestiones—. Le digo, señor Raynaud, que no es que está prácticamente: está totalmente consensuada con el Ayuntamiento de Málaga, consensuada y cerrada. Pero seguramente comprobaremos que habrá elementos que haya que modificar y que cambiar, porque el hecho de que algo se consensúe no quiere decir que no nos encontremos con realidades diferentes y distintas, incluso de crecimiento y desarrollo de ciudad y de infraestructuras de ciudad y equipamientos, que nos obliguen a reconsiderar algunas de las cosas que ya hemos consensuado. Si es que había en el trazado de Málaga de la línea 1 y de la línea 2, había cosas consensuadas, y, el primer día que empezamos las obras, nos vino el Ayuntamiento de Málaga a decir «soteren tal tramo», que, mientras iniciábamos las obras y llegábamos hasta el lugar, ya nos había dado tiempo de prever el proyecto de soterramiento y todo. No. Es que, como la ciudad es un espacio vivo y dinámico, de manera permanente, pues resulta que, llegado un momento, es cuando por parte de los ayuntamientos se plantea un tema o se plantea otro, y eso se llama tiempo, le guste a usted o no le guste.

Usted suele ser hábil y rápidamente habla de que, si el proyecto está previsto y consensuado, al final los plazos no se alterarán, y sabe perfectamente que no es así. En proyectos previstos, consensuados, todos y cada uno concienzudamente, como estos, estudiados, hay imprevistos, y los plazos varían y se modifican, porque no operamos, no actuamos en una realidad estática que está igual el día que llegamos que el día que nos vamos. No: actuamos en una realidad cambiante que se llama ciudad. Y eso hace ver a los propios ayuntamientos elementos nuevos que se demandan cuando, lógicamente, discurren ya las obras del metro. Cuando llega al lugar, es cuando los comerciantes, los

vecinos, la alcaldesa o el alcalde aprecian elementos que inicialmente no tenían previstos.

Pero es que es, incluso, normal que no lo tuvieran previstos. Es que el metro cambia tanto la realidad de la ciudad que emergen espacios nuevos sobre los que se demanda actuar. La propia Universidad nos decía: «Es que no nos podíamos ni tan siquiera imaginar que la resultante del metro fuese la que hoy ya vemos». Pero, claro, eso es tiempo y eso es dinero, y, o lo hacemos bien, que es, justamente, la voluntad determinada, decidida, y no va a cambiar del Gobierno andaluz como factor de cambio el metro, de sostenibilidad, de movilidad, de oportunidades para la ciudadanía, o nos estamos quietos. Y no nos vamos a estar quietos: vamos a seguir caminando.

Y me dice: «Es que hasta los niños chicos...» Claro que sabíamos. Vamos al metro de Sevilla, damos una vuelta a Málaga, Granada, y llegamos a Sevilla. Claro que se sabía que estaba la muralla almohade. Claro. Pero ¿estaba previsto? Sí. La trasladamos y la incorporamos a la estación. Y, ahora, cuando se ve el estado en el que está la muralla, no es posible la intervención que estaba prevista, de preservar, y, además, poner en valor en una estación de metro para el conjunto de la ciudadanía: no es posible. Y, como no es posible, Cultura opta por aquello por lo que debe optar, que es la preservación de la muralla. ¿Qué significa? Cambio de la estación del metro. ¿Qué significa? Dinero. ¿Qué significa? Tiempo. ¿Había previsión? Sí. ¿Se sabía lo que se iba a hacer? Sí. Y, ahora, cuando se descubre la muralla, la muralla no está en condiciones de trasladarla e incorporarla a la estación que estaba proyectada, y tenemos que hacer una cosa distinta. Es lo que yo le digo: son cosas normales y naturales, y al menos en ese especio debíamos estar de acuerdo.

En relación a las puertas, cuando usted decía: «Es que 20 millones de euros es el 5%». Bueno, eso es una pequeña partida, en el mismo tenor podría ponerle otros ejemplos. Pero yo le diré, por ejemplo, que no hay ningún metro en España —y usted lo sabe también— que tenga instaladas puertas de andén en todas las líneas: no hay ninguno. El de Sevilla. No hay, ni Barcelona, ni Madrid... Ahora están haciendo pruebas en Barcelona, pruebas en Madrid, a ver dónde lo instalan.

¿Qué pasa? Aquí había metros en España, antes del de Sevilla, pero no tenían esas puertas. Podíamos haber decidido no tenerlas, porque el metro de Barcelona y el de Madrid no las tiene; pero hemos decidido tecnología punta, la mejor seguridad y más dinero.

Usted me dice: «Eso es una decisión política». Y yo le digo: Efectivamente, una decisión política. Una decisión política que el metro de Sevilla en lo que significa puertas de andén sea referente en España, y que detrás de Sevilla vaya a estar Barcelona y Madrid. Este es un ejemplo, podemos poner otros de ese tenor. Lo que le digo es que vamos a seguir trabajando, y

vamos a seguir trabajando sobre los mismos cimientos y sobre los mismos parámetros.

Y termino, estamos hablando con el Gobierno de España, con el Ministerio de Fomento en el tema de su participación en el metro de Granada. Pero, por otra parte, espero que se haya alegrado de algo alcanzado en la negociación de la financiación autonómica por parte de la Consejera de Economía, que es que va a participar ya —como se anunció que se haría, el Gobierno de España, en un compromiso claro con Andalucía— en la aportación a la explotación. Algo de lo que hemos venido hablando, eso está resuelto. Y ahora estamos hablando pues del tema metro de Granada en relación con la aportación del Gobierno de España en el metro ligero de Granada. Si le sigue usted llamando tranvía a lo mejor tenemos problemas. Entonces llamémosle como realmente es: metro ligero de Granada.

Y, desde luego, no le quepa la menor duda que culminaremos el proceso de diálogo con el Ministerio de Fomento aportando, el Gobierno de España, para el metro ligero de Granada. No le quepa la menor duda, como ya le dije también en lo que hacía referencia a la aportación en la explotación.

8-08/POC-000518. Pregunta oral relativa al tranvía Huelva-Punta Umbría

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Consejera.

Pasamos al siguiente punto del orden del día que son las preguntas con ruego de respuesta oral en la Comisión y comenzamos con la que formula el Grupo Parlamentario Popular relativa al tranvía Huelva-Punta Umbría.

Y para formularla tiene la palabra su portavoz, el señor Rodríguez Domínguez.

Tiene usted la palabra.

El señor RODRÍGUEZ DOMÍNGUEZ

—Con la venia, señor Presidente.

Señora Consejera, le doy por formulada la pregunta.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señora Consejera, tiene usted la palabra.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Muchas gracias, señor Presidente.

Sabe perfectamente su señoría que el tranvía es parte de una gran infraestructura de comunicación entre Huelva y Punta Umbría, y que el tranvía, específicamente, está en una fase de estudio muy avanzada, con 25 alternativas estudiadas. Estamos, desde luego, con celeridad, resolviendo el que Huelva tenga una infraestructura de comunicación entre Huelva y Punta Umbría, integrada en el medio en el que operamos, sensible desde el punto de vista ambiental y que mejore sustancialmente las comunicaciones. Y ahí aparece el tranvía, como bien sabe su señoría.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Consejera.
Señor Rodríguez.

El señor RODRÍGUEZ DOMÍNGUEZ

—Con la venia, señor Presidente.

Señora Consejera, yo esperaba que desde el rigor, desde la ética política y desde el respeto a los ciudadanos, y desde eso que usted decía anteayer, pero que lo sigue manteniendo en el día de hoy, de que «los ciudadanos no se merecen un Gobierno que mienta». Y desde estas premisas yo esperaba que usted, desde estas premisas usted, en nombre del Gobierno al que representa —usted forma parte del Gobierno de la Junta de Andalucía—, comenzara pidiendo disculpas, que yo estoy seguro de que lo va a hacer en su intervención última, pidiéndole disculpas a los ciudadanos de Huelva. Y pidiéndoles disculpas por haber sido engañados, una vez más, por el Gobierno de la Junta de Andalucía.

Y, mire, no desde la subjetividad de este diputado, desde las afirmaciones del anterior Presidente de la Junta de Andalucía el 15 de mayo de 2007: «El Presidente de la Junta de Andalucía anuncia hoy que el Gobierno andaluz invertirá entre 120 y 130 millones de euros en la construcción de una nueva infraestructura de comunicación que conectará, por carretera y tranvía sobre el río Odiel, a la ciudad de Huelva con Punta Umbría en 10 minutos». Y decía el señor Chaves, y hablaba de fechas... Se supone que todo el recorrido del consenso estaría ya también cubierto. No vayamos a recurrir permanentemente a la trola del consenso. Decía el señor Chaves: «Antes de final de 2007 estará decidido el trazado, realizado el informe de impacto e iniciados los trámites para la adjudicación de forma que se inicien las obras en 2008», mayo de 2007.

No fue, digamos, una espontaneidad del señor Presidente de la Junta de Andalucía en aquel momento, porque el 26 de septiembre de 2007 volvía a insistir: «La previsión es que el proyecto constructivo esté finalizado este año para que las obras comiencen en 2008». Discurso de investidura del señor Chaves: «Las obras del tranvía Huelva-Punta Umbría comenzarán en el 2008».

Como la inquietud de este diputado no es nueva, en respuesta parlamentaria de su antecesora, hace más de un año, y le leo textualmente, se decía —se decía lo de la trola del consenso para que no tenga usted ninguna vía de escape ahora en cuanto a este tema; es respuesta parlamentaria de su antecesora—: «Se ha ultimado el trámite de consultas previas a los organismos afectados por esta iniciativa, a los que se les remitió la memoria resumen correspondiente. Se ha ultimado. Actualmente se está trabajando en la elaboración del estudio de impacto ambiental».

Primera cuestión, señora Consejera, lo de las disculpas en nombre del Gobierno al que representa en estos momentos me imagino que lo tendrá absolutamente claro a tenor de los engaños y de las mentiras de los que el Gobierno ha sido protagonista en cuanto a las fechas. Porque, desde luego, una de dos: o se cae en un ejercicio de frivolidad o se cae en un ejercicio de cinismo político si se compromete a ejecutar, a licitar, a proyectar y, en definitiva, a poner en marcha unas obras y se dan unas fechas y después no se cumplen. Porque me imagino, señora Consejera, que lo que no será objeto de consenso es que hoy estamos a 2 de septiembre de 2009.

Al hilo de todas estas cuestiones... Y yo le pregunto y espero la mayor de las concreciones, señora Consejera, simplemente, en coherencia con lo manifestado con los representantes gubernamentales anteriores y en coherencia con la propia respuesta parlamentaria de 23 de mayo de 2008, de 2008, de su antecesora en la cartera de Obras Públicas del Gobierno de la Junta de Andalucía. Le pregunto, a tenor de esa respuesta parlamentaria, en primer lugar: ¿Se han concluido ya los estudios de impacto medioambiental de los puentes y del tranvía? Usted lo ha dicho también: «Puentes y tranvías van estrechamente unidos», a menos que el señor Chaves de lo que hablara fuera de un tranvía submarino. Segunda cuestión: ¿Se ha terminado ya la redacción definitiva de los proyectos? Tercera: ¿Cuándo se licitan las obras? Cuarta: ¿Cuándo comienzan dichas obras? Y, por último, dentro de un mes vamos a tener, una vez más, en este Parlamento la entrada de los presupuestos para el año 2010. ¿Qué partidas se van a contemplar en dichos presupuestos para los puentes y para el tranvía, que digo, y coincido —en eso sí— con usted en que van estrechamente unidos?

Señora Consejera, simplemente, le pido respuestas concretas a estas cuestiones muy concretas, tanto como era la literalidad de la pregunta. Mire usted, a lo demás, a lo de la trola del consenso y de todas las zarandajas a las que usted ha hecho mención anteriormente, ya los

ciudadanos de Huelva estamos muy acostumbrados. Ya llega el momento de la concreción y de la verdad, señora Consejera, de la verdad.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Rodríguez. Ha agotado usted el tiempo de su intervención, y los dos turnos le corresponden a la señora Consejera.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Muchas gracias, señor Presidente.

Señoría, la verdad es que hablar de ética política, de rigor y de respeto a la ciudadanía y luego tener la expresión reiterada de la «trola del consenso» dice poco en su favor. Si el consenso, que significa dialogar con los ciudadanos, es una trola, el respeto a la ciudadanía y a su participación por su parte es nulo, cero. Usted no cree en el consenso. Eso es lo que ha dejado aquí de manifiesto. No cree en el consenso como un valor, desde el punto de vista convivencial y democrático.

No sé, cuando habla de la ética política, a lo que se refiere, porque la ética política pasa cada día por dar la cara y por poner en marcha los proyectos en el espacio de la Consejería, aquellos que son de competencia nuestra. Y sabe bien su señoría que este es un proyecto que tiene una complejidad extraordinaria; sabe que estamos hablando de un espacio muy sensible desde el punto de vista ambiental; sabe que estamos hablando de un espacio que se integra en la Red Natura 2000; sabe que está hablando de un LIC; sabe su señoría, y si no se lo digo yo, que hemos estado dialogando y hablando en Bruselas, en el espacio de la Unión Europea. ¿Sabe por qué? Porque vamos a hacer la comunicación, pero la vamos a hacer bien, para que se sientan orgullosos, no solo porque tengan una mejor comunicación viaria y porque tengan un tranvía las ciudadanas y los ciudadanos de Huelva, de Punta Umbría y de toda la provincia, sino porque la integración en el medio haga nuestra intervención referente desde el punto de vista ambiental y de la sostenibilidad.

Pero le voy a pedir también..., le voy a pedir también rigor a la hora de manifestar las cosas. No vengamos otra vez con el Catón y la lección de los engaños y de las mentiras. Hay cosas que se retrasan en el tiempo, pues sí. Es constatable en las fechas. Pero hay cosas que tienen una voluntad política de hierro, y se van a hacer y a realizar. Y Huelva contará con su tranvía y contará con su infraestructura. Y no sé si eso es lo que les preocupa, no si eso es lo que les preocupa. Y sí le voy a decir una cosa: vamos a dialogar, vamos a

dialogar con los vecinos y con los colectivos, y vamos a intentar consensuar al máximo posible, porque la respuesta se llama sostenibilidad, en un lugar sensible desde una perspectiva medioambiental. Y vamos a llevar a cabo el compromiso contraído, y vamos a dar cuenta a la ciudadanía de Huelva, con rigor, con ética política y con consenso, sin trolas; con consenso. Desde esa perspectiva, le diré que, efectivamente, antes de que acabe el año, va a tener la ciudadanía de Huelva una cumplida respuesta al respecto. Y en los presupuestos de 2010 va a aparecer, ya se lo digo. Pero también le pediría que dejemos los objetivos fáciles y vayamos al fondo de los asuntos. Y si usted realmente, y yo no lo voy a dudar, quiere a Huelva y le importa, convendrá conmigo en que las cosas hay que hacerlas bien y que hablamos de un espacio sensible, que queremos preservar, que queremos integrar nuestra actuación. El decía, en el estudio del tranvía, 25 alternativas. ¿Por casualidad? No: porque es necesario detenerse por el espacio en el que vamos a actuar.

Así que, señoría, lo haremos con consenso. No sé si podré consensuar con usted, como portavoz de su grupo en este caso, porque, si le parece una trola, complicado lo vamos a tener. Pero, en cualquier caso, de mi parte, el esfuerzo lo realizaré.

8-09/POC-000220. Pregunta oral relativa a la conexión aérea Almería-Sevilla

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Consejera.

Pasamos a la siguiente pregunta con ruego de respuesta oral en Comisión, relativa a la conexión del aérea entre Almería y Sevilla. La pregunta figura en el orden del día formulada por la señora Crespo Díaz, pero el ilustrísimo señor Torres López, diputado del Partido Popular, que asume la formulación de la misma, mediante escrito que hace llegar a la Mesa de la Comisión. Por lo tanto, tiene usted la palabra para formular la pregunta.

El señor TORRES LÓPEZ

—Muchas gracias, señor Presidente.

Señora Consejera, mire, desde el Grupo Popular volvemos a traer la pregunta por enésima vez, y no creo que sea porque al Grupo Popular le guste ser reiterativo en la misma cuestión una y otra vez.

Mire, voy a empezar con las mismas palabras con que usted ha terminado con respecto a la pregunta que

le ha hecho mi compañero. Dice usted que dejemos los adjetivos y vayamos al fondo de las cuestiones. Yo no voy a ser el que les ponga adjetivos a las cuestiones, que cada uno se los ponga, pero lo que sí es cierto es que desde el año 2000 se viene haciendo la misma pregunta en relación a la..., relativa a la conexión del aérea entre Almería-Sevilla, y se han ido dando diferentes contestaciones, tanto por el ex Presidente don Manuel Chaves como por todos sus antecesores en la Consejería, y siempre se han ido dando diferentes fechas. Yo no voy a entrar en la cuestión de ponerle adjetivos, que cada uno entienda lo que crea conveniente. Lo que sí es cierto es que usted, en la visita que en julio llevó a cabo a la provincia de Almería, pues puso de manifiesto que para 2010 posiblemente estaría, se llevaría a cabo la conexión del aérea entre Almería y Sevilla. Pero permítame que yo le exprese, en nombre de mi grupo y en nombre de los almerienses en general, que nos asaltan una serie de dudas, después de ver el convenio que la Consejería ha firmado con el Ministerio de Fomento; convenio que creo que usted coincidirá conmigo en que no es de los mejores convenios que se pueden firmar, o que se ha equivocado en el nombre en sí, puesto que el nombre que se ha elegido es «convenio de colaboración entre la Administración general del Estado y la Junta de Andalucía para la financiación del establecimiento de obligaciones de servicio público a la compañía aérea que opere la ruta Almería-Sevilla», y si usted ha desgranado las causas, como así me consta, cuando es una persona a la que le gusta estar informada de todos los detalles y tener constancia de ellos, pues verá que en la cláusula tercera dice que el Ministerio de Fomento encomienda a la Junta de Andalucía, y esta acepta, asumir todas las obligaciones de contenido económico que, como consecuencia del contrato previsto en la cláusula anterior, pudieran derivarse a favor de la compañía aérea seleccionada para operar en la ruta aérea Almería-Sevilla. Con lo cual, lo de convenio para la financiación queda totalmente desvirtuado.

Pero yo, señora Consejera, aparte de lo que quiera decir el convenio, lo cual no creo que nos vaya a beneficiar en nada a la Junta de Andalucía, puesto que somos nosotros los que asumimos toda la parte económica, yo sí le quisiera hacer tres preguntas muy claras, y me gustaría que usted me contestase con la misma claridad con la cual se las voy a hacer yo. Y es, la primera de esas cuestiones, señora Consejera, y sabiendo de antemano que ni usted, ni yo, ni creo que ninguno tengamos la capacidad de dar una fecha exacta de cuándo se va a producir la puesta en marcha de esa línea aérea, pero sí, más o menos, en un margen de tiempo, siendo conscientes de que se puede producir ese error que le estoy comentando. Señora Consejera, ¿cuándo va a operar la línea aérea Almería-Sevilla? Porque usted dice que para 2010, y compañeros suyos, de su mismo partido, e incluso de su mismo Gobierno, dicen en la provincia de Almería que para finales de 2009. Me gustaría que concretase esa cuestión.

La segunda cuestión, señora Consejera, es: hay otro apartado en el convenio que dice que, antes de la licitación, la Junta de Andalucía deberá acreditar ante el Ministerio de Fomento haber tramitado y aprobado el correspondiente expediente de gastos. Pues, si se ha tramitado ya ese expediente.

Y la tercera cuestión, señora Consejera, que también viene en el convenio, que es la cuarta de las cláusulas, es que los importes estimados de las indemnizaciones a la compañía aérea que opera en la ruta Almería-Sevilla son los siguientes —vienen desglosados—: en total, son 12 millones, pero para el ejercicio 2010 vienen estipulados tres millones de euros. ¿Se van a consignar, por parte de la Consejería, en el presupuesto para 2010?

Nada más y muchas gracias, señora Consejera. Gracias, señor Presidente.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Torres López.

Para contestar a la pregunta... Señor Torres, ha agotado usted el tiempo de intervención en la primera que ha realizado. Le corresponde ahora a la señora Consejera.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Sí. Señoría, le diré varias cosas en relación a lo que ha planteado.

Sabe bien que el 7 de julio, con su publicación oficial en el *Diario de la Unión Europea*, se procedía ya a la licitación para la explotación de la línea. Ese era el paso decisivo, una vez que, desde el mes de marzo, y con la publicación de la nota informativa de la web en abril, ya se habían dado los pasos necesarios para llegar al momento decisivo y determinante.

¿Qué quiere decir esto? Quiere decir que el 25 de septiembre es el plazo máximo de presentación de ofertas de las empresas. Quiere decir que hay unos trámites establecidos para automáticamente, presentadas las ofertas, lógicamente, adjudicar... Hay dos meses para la adjudicación, pero no vamos totalmente a utilizarlos, sino que, lógicamente, queremos acortar los plazos: un mes para la firma del contrato y un mes para el inicio de la operación.

¿Qué es lo que estamos planteando? Mis compañeros de Almería, exactamente lo mismo que yo. Yo he mostrado la posibilidad —que estamos trabajando en ella— de que a finales de 2009... Y en el presupuesto de 2009 ya hay consignado presupuesto por un millón de euros, en la previsión de que ya, a finales de 2009, en la etapa de Navidad, podamos comenzar a operar.

Hablamos... Porque, si es el 1 de enero, resulta que ya estamos en 2010. Estamos hablando de que, a finales de 2009, primeros de 2010, operaremos.

Y, desde luego, le puedo asegurar que va a haber partida presupuestaria para 2010. De los tres millones de euros correspondientes a ese ejercicio, un millón en 2009, tres en 2010, tres en 2011, tres en 2012... Es la previsión que hay de operar. O sea, que se va a ir haciendo la consignación presupuestaria y vamos a tener vuelo a Almería, que bien sabe... Vamos a tener dos vuelos por sentido en días laborables, vamos a tener un vuelo en cada sentido los fines de semana y vamos a dar un buen servicio a Almería, como corresponde. Y ahí es donde está el compromiso por parte de la Junta de Andalucía.

Yo le recuerdo que, efectivamente, en el año 2000, se votó, con 94 votos a favor y cero en contra, una proposición no de ley del Partido Popular, y entonces había otro Gobierno de España, que no fue sensible a lo que le mandó el Parlamento andaluz. Se ha podido ahora hacer el acuerdo con el Gobierno de España. El Gobierno de Andalucía, que Almería... Quiere que tenga el mejor de los servicios y la mayor proximidad para toda la cohesión territorial, puesto que es la puerta del sur hacia el Levante. Quiere el Gobierno de la Junta que tenga el mayor y mejor de los servicios, la mayor conexión con Sevilla, y hacemos un esfuerzo presupuestario en el ámbito de Andalucía.

Y vamos a tener vuelos de Almería a Sevilla y de Sevilla a Almería a finales de 2009, principios de 2010, y vamos a aportar, porque nos importan y nos interesan Almería y los almerienses, del presupuesto de la Junta de Andalucía para ello.

8-09/POC-000423. Pregunta oral relativa a la A-384, Arcos-Antequera

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Consejera.

Pasamos a la siguiente pregunta, relativa a la carretera A-384, Arcos-Antequera, que formula el Grupo Socialista. Y, para hacerlo, tiene... Para hacer la pregunta, tiene la palabra su portavoz, la señora Cuenca Cabeza.

La señora CUENCA CABEZA

—Gracias, señor Presidente. Señora Consejera.

Yo sí me voy a atener a lo que viene en el orden del día y a las preguntas como se establecen en el orden

del día, no voy a aprovechar que traemos una pregunta para hacerle un sinfín, que parece más esto una comparecencia que una pregunta en sí misma, ¿no?

Como le decía, señora Consejera, la Jerez-Arcos ha supuesto para los ciudadanos de Jerez y la Bahía un paso fundamental en las comunicaciones hacia los pueblos blancos de la sierra de Cádiz. Esta vía ha generado un mayor flujo de visitantes en un solo día y ha favorecido la eliminación de esas caravanas entre Arcos y Jédula. El propio Presidente de la Junta de Andalucía, el señor Griñán, en su discurso de investidura, marcó como una de sus prioridades la continuidad de la Jerez-Arcos hasta Algodonales.

Como todos sabemos, señorías, esta nueva infraestructura será determinante en el eje viario Jerez-Antequera, facilitando las comunicaciones de la sierra norte de Cádiz con la propia provincia de Málaga.

En estos momentos, conocemos que se ha adjudicado la obra correspondiente a 48 kilómetros del tramo Arcos-Algodonales —es decir, un tercio de los 142 kilómetros que separan Arcos de Antequera—, y es por lo que a mi grupo —al Grupo Parlamentario Socialista—..., nos gustaría conocer si tiene previstas la Consejería de Obras Públicas y Transportes mejoras en la A-348 Arcos-Antequera.

Muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Cuenca Cabeza.
Señora Consejera.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Muchas gracias, señoría.

Estamos totalmente de acuerdo en que nos situamos ante un eje estratégico en la comunicación entre Málaga, Sevilla y la sierra de Cádiz. Hay que decir que el propio Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía califica como de primer nivel la comunicación entre las poblaciones de Jerez, Arcos y Antequera, y que, además, está también considerado desde la perspectiva de la Consejería, como le digo, como un eje estratégico, prioritario, tal como señaló el Presidente de la Junta de Andalucía en su discurso de investidura.

Es verdad que ya disfruta la ciudadanía, con un esfuerzo inversor importantísimo, de la A-382, Jerez-Arcos, y que estamos trabajando, en el ámbito de la Consejería, en lo que significa Arcos-Antequera. Efectivamente, en tramos perfectamente diferenciados, para ir priorizando la intervención en ese espacio en la A-382.

En ese tenor, lo que le puedo manifestar es que vamos a intervenir primero en lo que es Arcos-Bornos,

que son siete kilómetros, que discurren con una intensidad de 10.000 vehículos, y hemos entendido que era prioridad dentro de la prioridad a la hora de hacer la intervención entre Arcos y Algodonales.

Y tenemos también —como bien sabe— la proyección de conexión, la prolongación y la conexión de lo que es la A-384 — que será una autovía— con lo que es la autovía del 92, porque significa comunicar Sevilla y Málaga a través de la sierra de Cádiz, con lo que también eso va a significar de desarrollo económico y turístico para la propia sierra gaditana.

Y tenemos que decirle que, efectivamente, hemos destinado ya... A más de lo que significan los estudios informativos y la intervención en el tramo para constituirlo en autovía, hemos destinado 10,5 millones de euros para reforzar todo el firme entre Arcos y Antequera, que será algo que hagamos de inmediato, que será realidad ya y que mejorará sustancialmente el firme de la carretera actual. Y, simultáneamente, actuamos en la prioridad de lo que es Arcos-Bornos, Bornos-Algodonales y luego ya todo lo que es Algodonales-Antequera, todo el tramo. Digamos que estamos hablando de tres tramos y de un espacio sensible, que es la conexión con la A-92.

Pero, efectivamente, le puedo corroborar que es prioritario para la Consejería hacer realidad el compromiso del Presidente de la Junta de Andalucía, toda vez que, efectivamente, es un elemento de desarrollo importante para toda la sierra de Cádiz, y de oportunidad.

8-09/POC-000425. Pregunta oral relativa a la mejora de la carretera A-421 de acceso a la estación de Los Pedroches, en Córdoba

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Consejera.

¿Señora Cuenca? Gracias, señora Cuenca.

Pasamos a la siguiente pregunta, del Grupo Parlamentario Socialista, relativa a la mejora de la A-421, de acceso a la estación de Los Pedroches, en Córdoba.

Señor Cebrián, tiene usted la palabra.

El señor CEBRIÁN PASTOR

—Muchas gracias, señor Presidente. Señora Consejera.

Desde el Grupo Parlamentario Socialista, iniciamos este periodo de sesiones con una pregunta sobre un tema que preocupa a los ciudadanos del Valle de los Pedroches, en la provincia de Córdoba, y al conjunto

de la ciudadanía cordobesa. Me refiero, señora Consejera, a las diferentes actuaciones que están llevando a cabo las distintas Administraciones para hacer posible el establecimiento de una parada del tren en el Valle de los Pedroches de la línea de alta velocidad Madrid-Córdoba-Sevilla, actuaciones que están recogidas en un convenio suscrito entre la propia Consejería de Obras Públicas y Transporte, el Ministerio de Fomento, la Diputación Provincial y la Mancomunidad de Municipios del Valle de los Pedroches. Y que, como les decía, los ciudadanos de la zona están muy pendientes de este tema.

Mi pregunta va dirigida a conocer el estado de una de las actuaciones, en concreto, que corresponde directamente a la Consejería, como es la mejora de la carretera A-421, en el tramo que comprende entre Villanueva de Córdoba y el cruce con la comarcal, de la Diputación Provincial de Córdoba, 5100, y también la situación del resto de las actuaciones en la medida en que la señora Consejera tenga conocimiento del estado de las mismas.

Muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Cebrián.

Señora Consejera.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Muchas gracias, señoría.

Efectivamente, la mejora del acceso a la futura estación del Ave en Los Pedroches, tengo que decir que ha sido una prioridad para la Consejería de Obras Públicas y Transportes, porque, en virtud del convenio de colaboración que en su momento se firmó, la Junta de Andalucía, el Gobierno de Andalucía, establecimos un compromiso con el Valle de los Pedroches que lo estamos haciendo realidad, que lo estamos llevando a cabo. Me refiero al acondicionamiento de la carretera A-421 que, además de facilitar el acceso a la estación del Ave, es esencial y fundamental porque va también a acercar a los municipios del Valle de los Pedroches a la autovía A-4 Madrid-Cádiz y a la carretera 432 que es ahora mismo el eje horizontal de comunicación norte-sur de la sierra del Alto Guadalquivir de Córdoba.

La actuación a la que su señoría hace referencia discurre entre Villanueva de Córdoba y la intersección por la carretera provincial 5100, y se va a acceder a través de ella a la futura estación del Ave del Valle de los Pedroches. Comprende más de 12 kilómetros, y le tengo que decir que las obras han sido adjudicadas por un importe de 9,4 millones de euros.

Y, desde luego, no le quepa la menor duda de que la intervención que vamos a realizar va a mejorar la seguridad vial, con el aumento de los radios de las curvas, el ensanche de la calzada, y vamos a actuar también en la intersección con la carretera de la diputación, la 5100.

Una vez que hayamos culminado esta obra, le tengo que decir a su señoría que vamos también a hacer una rehabilitación estructural de la calle que da entrada a Villanueva de Córdoba y es importante reseñar que 143 personas van a ser empleadas en esta obra que vamos a realizar.

Pero no nos vamos a quedar ahí, sino que hay ya actuaciones previstas por parte de la Consejería. Por un lado, el acondicionamiento del tramo entre los puntos kilométricos 22 y 39, la A-421, que se han subdividido en función de un conjunto de implicaciones medioambientales, y se van a hacer dos actuaciones distintas. El proyecto ya está redactado y vamos también a ejecutar un carril de vehículos lentos en el tramo entre Villafranca y Adamuz, que tenemos el proyecto en redacción.

Quiere decir que, como hemos dado prioridad a nuestro compromiso para el acceso a la estación del Ave, ya tenemos adjudicadas las obras que corresponden a ese tramo, desde lo que es Villanueva de Córdoba a la estación del Ave de Los Pedroches; pero en el conjunto de la carretera vamos a seguir actuando por fases y por tramos. Por eso le digo que también hemos sacado a licitación la variante sureste de Villanueva de Córdoba que va a evitar que los vehículos que quieran acceder a la futura estación tengan que cruzar el casco urbano.

O sea, que intervenimos en la carretera, hacemos la variante de Villanueva de Córdoba y dejamos todo en óptimas condiciones para que el Valle de los Pedroches tenga una carretera adecuada que le lleve a la estación y, lógicamente, se pueda allí hacer uso de una infraestructura como es el Ave.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Cebrián.

El señor CEBRIÁN PASTOR

—Muchas gracias, señor Presidente.

Señora Consejera muchas gracias por la información que nos facilita que nos pone de manifiesto dos cosas. Por un lado, que desde la Consejería se está trabajando para cumplir el objetivo de facilitar el establecimiento, no solamente de esa estación en el Valle de los Pedroches, sino también para facilitar, lógicamente, el acceso rápido del conjunto de los ciudadanos del Valle de los Pedroches a esa estación. No solamente

con la parte principal, que es el acondicionamiento de este tramo de carreteras hasta el cruce con la carretera de diputación, sino también, como usted bien ha planteado, una primera fase habilitando una de las calles de Villanueva de Córdoba para facilitar la conexión entre la carretera que une Pozoblanco con Villanueva de Córdoba y también agilizar el proceso, interesante de cara al futuro, del estudio de la variante sureste, Villanueva de Córdoba, que vendrá a sustituir esta calle que ahora se acondiciona, de manera que, como decía al principio, se agilice enormemente el acceso del conjunto de los ciudadanos del Valle de los Pedroches a esta estación.

Esto pone, desde mi punto de vista, de manifiesto el compromiso del Gobierno, un compromiso que asumimos con los ciudadanos en las pasadas elecciones autonómicas y que va a ser realidad en esta legislatura.

Y al mismo tiempo, señora Consejera, agradecerle el planteamiento que hace sobre el conjunto de esta carretera. Una carretera extensa, larga, complicada, difícil, que tiene diferentes tramos que usted bien ha planteado y en los que resulta evidente que hay que seguir trabajando y actuando.

Usted se refiere al primer tramo, al carril de vehículos lentos entre Villafranca y Adamuz, que es fundamental para Adamuz, que es el municipio que vio nacer a este diputado que hoy les habla; pero también el otro tramo, el tramo que queda entre el kilómetro 29 y el 39, un tramo que tiene unas dificultades orográficas importantes y que tienen un valor ambiental también muy importante.

Por lo tanto, poquito a poco, sin prisas pero sin pausa, señora Consejera, yo le agradezco no solamente la información sino el compromiso de seguir trabajando para que esta vía de comunicación se convierta en una de las arterias que unan, como usted bien planteaba, lo que es la autovía de Andalucía, el Valle del Guadalquivir, con el Valle de los Pedroches.

Muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Cebrián.

¿Quiere hacer usted uso de la palabra, señora Consejera?

Tiene la palabra.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Gracias, señorías.

Efectivamente, como ha reseñado, el Gobierno de la Junta de Andalucía cumple con sus compromisos y

era una prioridad señalada y comprometida con todo lo que significa el Valle de los Pedroches, y por eso ya la obra sobre la carretera la tenemos adjudicada. Comenzará y disfrutarán de ella para el acceso a la estación del Ave.

Así que seguiremos cumpliendo con nuestros compromisos y seguiremos mejorando las infraestructuras viarias y, en este caso, interviniendo sobre la A-421 que es un eje esencial y fundamental de comunicación, y que vamos a intervenir en él, tal y como le he dicho, lo que usted también ha reseñado en su intervención.

Así que muchas gracias, señoría.

8-09/POC-000495. Pregunta oral relativa al proyecto de desdoblamiento de la carretera A-491 entre El Puerto de Santa María y Rota

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Consejera.

Pasamos a la última pregunta que figura en el orden del día, esta relativa al desdoblamiento de la carretera A-491, entre el Puerto de Santa de María y Rota, del Grupo de Izquierda Unida. El señor García Rodríguez, en nombre de este grupo, tiene la palabra.

El señor GARCÍA RODRÍGUEZ

—Sí. Gracias, señor Presidente.

Señora Consejera, en la amplia exposición de motivos que reflejamos en la pregunta, de alguna manera, explicamos una situación relativa al proyecto de esta obra a su paso por el Puerto de Santa María, que, en síntesis, puede calificarse o puede resumirse en que dicho proyecto viene a ser un acto más de discriminación, o de actuación que podríamos considerar por lo menos rara, en la diferente consideración de urbanizaciones ilegales y de urbanizaciones legales. Esto, repito, viene añadiéndose, en el tiempo, a una serie de actuaciones que parece que, con la complacencia —por decirlo suave— de la Delegación Provincial, está permitiendo la promoción o la puesta en valor de terrenos, hoy por hoy, no urbanizables en contra o en perjuicio de urbanizaciones que son legales —o sea, de unidades de actuación de suelo urbano—, y con lo que es una evidente discriminación y asimetría en el tratamiento que se da a una zona y a otra.

Por tanto, le planteamos: ¿Cómo explica esa evidente asimetría en los impactos del proyecto del desdoblamiento de la A-491? ¿Cómo es posible que en el tiempo se hayan permitido una serie de actuaciones claramente

irregulares, a través de esa carretera autonómica, para facilitar la urbanización de unidades de actuación no urbanizables? ¿Qué vías de actuación contempla esa Consejería para la resolución del conflicto planteado actualmente con el actual proyecto?

Gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor García.
Señora Consejera.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Señoría, yo lo que le quiero manifestar es que este proyecto, por parte de la Junta de Andalucía, se ha llevado a cabo con el respaldo de los ayuntamientos por los que discurría el trazado, se ha ajustado a la legislación vigente y se han atendido las peticiones vecinales, incorporándolas, y también la alegación que en su momento hizo la Mancomunidad de Municipios de la Bahía de Cádiz. A eso obedece al acuerdo municipal, a las propuestas vecinales y a la alegación de la Mancomunidad de Municipios de la Bahía de Cádiz obedece la intervención que hemos realizado dentro del marco de la legalidad.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor García.

El señor GARCÍA RODRÍGUEZ

—Bien.

Señora Consejera, ante todo, he de decirle que, como explico en la exposición de motivos, se detectaron en su momento diferencias muy significativas entre el proyecto básico sometido a exposición pública y el proyecto de ejecución, que, efectivamente, aun habiendo transcurrido el plazo de exposición pública, obligaron a la Delegación Provincial a hacer algunas modificaciones del proyecto.

De todas formas, aquí hay mucho más, aquí hay mucho más porque, con independencia del proyecto actual, alguien tendría que explicar cómo se ha permitido, a través de esa carretera autonómica, por ejemplo, la realización de un taladro mediante una máquina topo, cosa no excesivamente habitual, para facilitar la instalación de un colector de residuales de una urbanización ilegal. ¿Cómo se ha permitido? Desde luego, no con

el permiso del ayuntamiento, hay que decirlo. ¿Cómo se ha permitido y qué conexiones hay entre algunas personas o técnicos de la Delegación Provincial de Obras Públicas en Cádiz e intereses de terrenos que hoy por hoy son no urbanizables, pero sobre los que existe el claro propósito de algún día urbanizar?

Y digo esto no como un atrevimiento, sino porque existen denuncias públicas, denuncias públicas, incluso, de algo tan grave como delitos sobre la ordenación del territorio, contra técnicos concretos de la Delegación, que no han sido respondidas, que no han sido explicadas y que no han sido contestadas, con una querrela que yo pondría si a mí alguien me denunciase de un delito que, evidentemente, no he cometido.

Quedan muchas cosas por explicar. Por ejemplo, por qué en ese proyecto, hoy por hoy, se ponen pantallas acústicas, evidentemente para evitar el exceso de ruidos, en zonas hoy por hoy no urbanizables —futuramente, quizá, urbanizables—, pero, sin embargo, no se ponen pantallas acústicas en las zonas que hoy por hoy son plenamente legales y urbanas.

Queda por explicar, insisto, por qué se han permitido obras de ese calibre; incluso, quién ha financiado la utilización de una máquina topo, a través de la citada variante, para favorecer la conexión de una urbanización ilegal con el resto de la red sanitaria, en este caso concreta, a El Puerto de Santa María.

Queda explicar en el propio proyecto, que, insisto, ha tenido diferencias importantes entre su versión —digamos— básica y su versión de ejecución, el extraño arco que se ha realizado para modificar el trazado o realizar un trazado muy particular de esta vía, acercándose a la vía del tren y al suelo urbano, y dejando totalmente libre y sin ningún tipo de impacto el suelo no urbanizable.

Y queda por explicar por qué, como consecuencia de este tipo de extrañas actuaciones que dejan incólume la zona no urbanizable, que, evidentemente, hay que interesar porque en el futuro sea urbana, y, sin embargo, todo a costa, incluso, de alterar seriamente el carril bici y de alterar seriamente la vía verde prevista sobre el trazado del antiguo ferrocarril de El Puerto de Santa María a Rota y Sanlúcar.

Insistimos: aquí ha habido un procedimiento absolutamente, digamos, no admisible, desde el principio, desde el principio, por todas las razones que he expuesto, por las denuncias que se han hecho y que no han sido contestadas y porque, insisto, hay una diferencia de trato esencial, aquí, en el ejemplo concreto de las pantallas acústicas entre zonas no urbanizables y zonas urbanas actualmente legales.

Creo, señora Consejera, que este tema debería ser profundizado, debería investigarse la relación de ciertos técnicos con la Consejería, en este caso de la Delegación Provincial, con intereses concretos de estas urbanizaciones y su relación con el proyecto, con la realización del proyecto, bien en la época en que eran

técnicos de la Delegación, bien en la época actual en la que, a lo mejor estando en excedencia, sus empresas se siguen beneficiando de importantes contratos y adjudicaciones por parte de la Consejería.

Insisto, es un tema muy oscuro, con perjuicio para vecinos que están en situación legal y con beneficio sorprendente en muchos casos para terrenos que en este momento son fundamentalmente objeto de especulación.

Nada más, y muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor García.

Señora Consejera, para terminar este punto.

La señora AGUILAR RIVERO, CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Gracias, señor Presidente.

Señoría, con todo el respeto, le tengo que decir que, si yo de un asunto opinara lo que usted opina de este, ya me habría ido al juzgado a denunciarlo. Creo que son decisiones... Y le digo algo más: haga también su denuncia formal en la Consejería, para que conozcamos todas y cada uno de las pruebas que sustentan las opiniones que ha dado.

Lo que yo le puedo decir en este momento, en el que, lógicamente, no compartimos opinión, sino todo lo contrario, es que sabe bien que hubo un proyecto que se aprobó en julio del 2006; que, en agosto, se remitió a los Ayuntamientos de El Puerto y de Rota; que, tras la publicación en el *Boletín Oficial de la Provincia de Cádiz* el 13 de septiembre, se abrió el plazo de información pública. Los dos ayuntamientos intervinieron, conocían y comunicaron mediante certificado que no se habían presentado alegaciones, que no se habían presentado alegaciones. Entonces, es un tema que no ha pasado, en ningún caso, desapercibido para los ayuntamientos, sino que han estado en él desde el primer momento, hasta tal punto que comunican una certificación diciendo: «Nadie ha alegado nada al respecto».

Le decía en mi primera intervención que ha habido una única alegación, la que procedía de la Mancomunidad de Municipios de la Bahía de Cádiz, y esa alegación la hacían por el asunto, precisamente, de la vía verde que usted menciona en el enunciado de su pregunta. La alegación fue aceptada, y fue aceptada hasta tal punto que supuso una modificación del proyecto para compatibilizar la carretera con la vía verde. El impacto medioambiental resultó favorable el informe que se dio, y las diferencias de que usted habla, entre proyecto básico y el de ejecución, consiste, precisamente, en la inclusión de mejora que prescribía el informe am-

biental como un carril bici y dos vías de servicio. Esa modificación no tenía que ser de nuevo publicada, sino que iba de suyo lo que Medio Ambiente nos planteaba a la Consejería de Obras Públicas, que nos decían: «Oiga, ustedes tienen que ver dos vías de servicio y un carril bici».

Le puedo decir que, desde el primer momento en que se iniciaron las obras, hemos estado con los técnicos municipales, trabajando, así como con los vecinos. Y, en ese sentido, ha habido modificaciones, como consecuencia de los técnicos municipales y los vecinos. Se ha desistido de la vía de servicio prevista entre La Andreíta y Molino Platero. Se ha evitado la [...] al viario de la Andreíta y Molino Platero, para salvaguardar la pista polideportiva, que era una de las cosas que los vecinos pedían: «salvaguarden la pista polideportiva», y lo hemos hecho. Hemos mantenido el carril bici, que se incorporó a posteriori, donde se contempla un trazado de vía verde. Se ha modificado el trazado desde el acceso a Bella Bahía, hasta la glorieta Molino Platero, según las indicaciones de los propios vecinos, en la participación que han tenido.

En ese sentido, lo que le puedo decir es que hemos dialogado, hemos consensuado y, desde luego, hemos hecho una mejora sustancial, sustancial con la intervención que hemos realizado.

Y le puedo decir también que no ha habido asimetría en la actuación, que el Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz contempla que el Planeamiento Urbanístico General va a incorporar esa área a un proceso de urbanización, no hemos hecho diferenciación.

Y le digo algo más: si hay algún lugar donde, por razón de ruido —porque las pantallas se ponen por razón de ruido—, haya que poner pantallas, dígame, que, desde luego, nosotros somos totalmente sensibles a no ocasionar ninguna distorsión en la vida diaria y cotidiana de los vecinos y de las vecinas, y haremos un esfuerzo inversor y las colocaremos. Pero no se ponen pantallas porque sí, se ponen pantallas porque son necesarias. Si hay algún lugar más en que sea necesario, yo le pido, por favor, que haga unas propuestas al respecto, y nosotros las atenderemos. Pero, en principio, la actuación es plenamente legal.

Como le digo, el Plan General de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz tiene un tratamiento específico, desde el punto de vista urbanístico, de incorporar a un proceso de urbanización a las urbanizaciones a que usted hace referencia. Y, en ese sentido, incluso ya hay algunas de estas urbanizaciones que, efectivamente, se construyeron en su día sobre suelo no urbanizable, pero que han cambiado su estatus legal, como es el caso de La Andreíta. De manera que la actuación nuestra es plenamente legal, los informes son favorables, y los ayuntamientos, los vecinos, han estado interviniendo en ella. Cualquier otro dato, yo, desde luego, como bien sabe, me gusta la luz y la

transparencia en todos y cada uno de los asuntos. Si tiene pruebas y tiene datos, póngalos encima de la mesa y formalice la denuncia no solo en el juzgado, sino ante la Consejería de Obras Públicas.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Consejera.

Terminados los puntos del orden del día que responden al control del Gobierno, suspendemos la sesión durante un minuto para que la señora Consejera pueda abandonar la sala.

[Receso.]

8-08/PNLC-000332. Proposición no de ley relativa a la construcción de la variante norte en Pozoblanco, Córdoba

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señorías, reanudamos la Comisión, y lo hacemos con las medidas de impulso al Gobierno. La primera es del Grupo Parlamentario Popular, relativa a la construcción de la variante norte en Pozoblanco.

Para iniciar el debate de la iniciativa, tiene la palabra su portavoz.

El señor MADRID OLMO

—Gracias, señor Presidente.

Señorías, tratar y debatir hoy, en esta Comisión, iniciativas sobre vías de comunicación en la Comarca de Los Pedroches en Córdoba, yo creo sinceramente que es un acto de responsabilidad política, es un acto de justicia, en un intento de paliar el gran agravio histórico sufrido por Los Pedroches, una tierra durante mucho tiempo olvidada, tremendamente perjudicada y que el Gobierno andaluz ha mantenido desde su existencia con inversiones raquíticas que han ocasionado que aún, al día de hoy, presente grandes carencias que perjudican de forma importante su desarrollo.

De hecho, llevan tanto perjudicando su desarrollo que año tras año es una de las comarcas cordobesas que más población pierde, a pesar de tener un territorio muy extenso y una situación geográfica que pudiera calificarse de privilegiada si esas inversiones se hubieran realizado en su momento, originando unas comunicaciones más ágiles y seguras tanto para el desplazamiento de personas como para el transporte de mercancías.

Tan evidente ha sido ese abandono que hasta hace muy poquitos años viajar a Córdoba o comunicarse con el norte, este u oeste, hacia Ciudad Real, Badajoz o Montoro, era una auténtica odisea para los ciudadanos de Los Pedroches, y eso, a pesar de la escasez de carreteras en este amplio territorio, y no tenemos más que echar una ojeada al mapa en la provincia de Córdoba y en la mayoría de los territorios de Andalucía donde vemos la densidad de carreteras, sean de titularidad provincial, autonómica o estatal, y no podemos nada más que sorprendernos al ver un gran territorio al norte, con una densidad bajísima, y no porque no existían vías de comunicación, que sí existen, pero que no han pasado a llamarse carreteras, porque no se ha invertido en ellas y se mantienen como caminos rurales. Y valga el dato del número de kilómetros de caminos de un solo municipio, como es Villanueva de Córdoba, con más de 428 kilómetros de caminos.

Y hago referencia a esto, señorías, para ilustrar que, a pesar de tener pocos kilómetros de carreteras, también pocos kilómetros de competencia autonómica, a pesar de ello, las inversiones han sido escasas, excesivamente lentas y prolongadas en el tiempo, y casi siempre como respuesta a intereses concretos en momentos determinados, no respondiendo a un verdadero estudio y planificación de las necesidades que ha tenido y que tiene la comarca de Los Pedroches. Esto ha ocasionado que, en más ocasiones de las que nos hubiese gustado, el resultado obtenido no ha sido ni el mejor ni el más eficiente para una mejora evidente de las comunicaciones.

Pozoblanco, señorías, de sobra conocido, con más de 17.000 habitantes, es el municipio cabecera de comarca, y donde se centralizan los servicios públicos fundamentales: centros de enseñanza, sanitarios, hospital, centro de minusválidos, oficinas de empleo, oficina comarcal agraria, hacienda pública, desarrollo, etcétera, y con un sector comercial muy desarrollado, que son focos de atracción diaria de personas que confluyen al municipio, que es atravesado, constituyendo su arteria principal, que es la avenida Villanueva de Córdoba, por el eje vertebrador de Los Pedroches y que mayor densidad de tráfico tiene; es decir, la carretera autonómica A-424, 423 a su paso por Pozoblanco y 422, es la carretera de Cardeña a Belalcázar, para la que ya la Mancomunidad de Los Pedroches ha solicitado su conversión en vía de alta de capacidad.

Pues, bien, en abril de 2008, y después de muchos años de promesas, de estudios contradictorios, y tras cuatro años desde su adjudicación, se abrió al tráfico la variante sur de Pozoblanco, descargando en parte el tráfico —fundamentalmente el tráfico pesado— que se dirigía a la zona industrial situada al sur de Pozoblanco o hacia la A-424, A-422 o hacia la A-435 dirección Castilla-La Mancha por Torrecampo.

Si bien esta variante —que además será nexo de unión con la parte de la A-435 que unirá Pozoblanco con la Nacional 502— realiza una función importante, no menos

importante es la construcción de una nueva variante por la zona norte. Variante que en un principio fue la opción que consideraron más idónea los técnicos de la Consejería de Obras Públicas, si bien los intereses municipales en aquel momento primaron sobre los intereses comarcales, por lo que se decidió actuar sobre la opción sur.

Y no es menos importante la variante norte, sino todo lo contrario, puesto que al sur de Pozoblanco no existe ningún municipio de la comarca de Los Pedroches, mientras que al norte se encuentra la gran mayoría, siendo la carretera A-3177, de El Viso a Pozoblanco, la segunda carretera en intensidad de tráfico de la comarca, y, por tanto, una variante norte de la A-423 en Pozoblanco permitiría no solo descongestionar el tráfico por el casco urbano y facilitar el acceso a una parte del suelo industrial de Pozoblanco, sino articular muchísimo mejor el territorio en toda la comarca, permitiendo en primer lugar ofrecer una rápida salida del tráfico proveniente de municipios como Santa Eufemia, El Viso, Villaralto, Dos Torres o Añora hacia Villanueva de Córdoba, Cardeña o hacia la 435, bien en dirección Castilla-La Mancha o Córdoba. Y fundamentalmente está salida es importantísima para las empresas ubicadas en los polígonos industriales de El Viso, Dos Torres o Añora. Además, mejoraría de forma evidente los tiempos entre muchos municipios de Los Pedroches, permitiendo un acceso mucho más rápido a centros importantes como es el hospital comarcal Valle de los Pedroches desde todos los municipios de la comarca, incluido Alcaracejos, Villanueva del Duque, Fuente la Lancha, Hinojosa del Duque, Belalcázar, Pedroche, Torrecampo, Conquista, El Guijo, Villanueva de Córdoba y Cardeña.

Por tanto, señoría, la construcción de esta nueva variante, que enlace con la existente desde la A-423 en el tramo Alcaracejos-Pozoblanco, posibilitaría también un mejor acceso hacia Pozoblanco desde esta carretera que el existente tras la apertura de la variante sur. Y esta variante comunicando con la A-3177, la CO-6412 y la A-435, permitirá una evidente mejora de las comunicaciones en Los Pedroches, beneficiando a los ciudadanos de todos los municipios sin excepción alguna.

Por estos motivos, el Grupo Parlamentario Popular de Andalucía presenta esta proposición no de ley para instar al Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía a la construcción de una nueva variante de la A-423 por la zona norte de Pozoblanco, y espero, señorías, su apoyo en aras del desarrollo de una comarca que lo necesita.

Muchas gracias, y quiero decir que en la proposición existe un error y habla de la A-422; es A-423, en el punto de acuerdo. ¿De acuerdo?

Muchísimas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Madrid Olmo.

Por el Grupo Socialista, señor Cebrián pastor, tiene la palabra.

El señor CEBRIÁN PASTOR

—Muchas gracias, señor Presidente.

En primer lugar, estaba pendiente, a ver si con la intervención del señor Madrid terminaba yo de aclararme, qué es realmente la propuesta de variante que plantea. Y si nos vamos al texto de la iniciativa que estamos debatiendo, que creo que es el documento al que hemos tenido acceso todos los grupos políticos, la verdad, señor Madrid, es que esto no puede ser. Usted plantea una variante desde la A-422 hasta la A-3177. La A-422 termina en Alcaracejos, Alcaracejos-Hinojosa-Belalcázar. Entonces, yo creo que sería conveniente ponernos al día en el nomenclátor de las carreteras de la zona, o sea, A-422 desde Alcaracejos-Hinojosa-Belalcázar; A-423, desde Alcaracejos hasta Pozoblanco, y A-424 de Pozoblanco-Villanueva-Cardeña.

Sería bueno que usted hubiera empezado corrigiendo su propia iniciativa, porque, la verdad, es que plantear una variante desde Alcaracejos hasta la A-3177, usted compartirá conmigo que es una auténtica barbaridad.

Y, además, me da la impresión, por el texto de la iniciativa, que usted lo que plantea es que haya un trozo que complete la actual variante, que es prácticamente la que se convierte en algo en ronda, y que comuniquen la A-3177 con lo que es la A-475 para el eje Pozoblanco-Pedroche-Torrecampo.

Sin embargo, como usted lo ha planteado, no en el escrito sino en su intervención, parece que lo que plantea es conectar el tramo Alcaracejos-Pozoblanco, con la A-3177, que usted —lo ha dicho usted, señor Madrid— sabe, porque es Alcalde de Añora, y sabe que, precisamente, ahí hay dos carreteras que comunican, precisamente, con ese tramo.

Por lo tanto, más allá de esa aclaración, que creo que sería bueno que usted hubiera hecho, y centrándome en el objeto de la iniciativa, decirles, señorías, que, entre los objetivos que el plan Más Cerca contempla como prioritarios, figura la construcción de variantes en aquellos municipios que soportan, en su casco urbano, un volumen elevado de tráfico, fundamentalmente de tráfico de largo recorrido, que no tiene origen en el municipio o que, en cualquier caso, tiene origen y destino, más que en el municipio, en los polígonos y en las zonas industriales del municipio.

En ese sentido, en el caso de Pozoblanco se acometió la construcción de la variante del municipio; una variante que no tardó cuatro años en construirse. Dice usted: «Desde que se adjudicaron las obras». No. Otra cosa es que se inició el estudio, pero yo creo que hay que ser respetuosos, objetivos y plantear las realidades del tema.

Ahí hubo un proceso complejo y difícil: se estudiaron 14 alternativas. Me imagino que usted conoce esa fase: seis por el norte, ocho por el sur. En la segunda fase, una solamente por el norte, cuatro por el sur, y la que contó con el apoyo municipal y de los colectivos empresariales de la zona fue la opción que finalmente se ejecuto, la opción sur.

Usted, en el texto de su iniciativa, hace una parte en la que dice: «fruto de la presión municipal y empresarial». Yo creo que también sería bueno tener en cuenta las iniciativas de los distintos grupos parlamentarios en esta Cámara. Hubo una iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista, en el año 2001, intentando impulsar esta iniciativa; hubo preguntas del diputado de su grupo en aquel tiempo, el señor Liborio Cabello, también preocupándose por estas infraestructuras, y hubo enmiendas del Grupo Parlamentario Socialista a los presupuestos de 2002 para que ya hubiera una cantidad dedicada a esta actuación. En definitiva, la ronda o la variante de Pozoblanco, para dar respuesta a los problemas que genera el tráfico pesado de corto y de largo recorrido en el municipio en relación con los dos ejes fundamentales, uno el que conforman la A-422, la A-423 y la A-424 y otro que conforma la A-435, no solamente en el tramo que parte desde Pozoblanco a Pedroches-Torrecampo, sino también en el tramo que ahora está en obras, que significa una mejora importante para el municipio, como es la conexión desde la Nacional 502 con Pozoblanco.

Por lo tanto, se escogió la opción que tenía menor impacto ambiental, que daba respuesta a una mayor demanda de tráfico; en definitiva, la opción que todo el mundo entendió como mejor para el municipio, si bien es verdad que, para llegar a esa opción, hubo que dedicar un tiempo importante en esa fase de estudio y demás. Prueba de ello es que parte del polígono de La Emiliana está, sobre todo, en el parque empresarial Dehesa Boyar, donde hay instalaciones empresariales tan importantes como puedan ser las instalaciones de la empresa Covap o de Grapesa. En definitiva, una actuación que dio respuesta prácticamente al 80% del tráfico de largo recorrido y que fue ejecutada sobre un conjunto de 11 kilómetros.

Esta mañana me decía un compañero, vecino de un municipio de la zona: «En algunos casos, para atravesar Pozoblanco con coche, termina siendo más cómodo pasar por el centro, porque es que los 11 kilómetros...». O sea, que fue una gran actuación no solamente para resolver el problema del tráfico pesado, sino también para dotar al entorno del municipio de un potencial importante, sobre todo en el entorno de los terrenos de la Dehesa Boyar, que, como bien saben sus señorías, son de propiedad municipal.

Luego usted plantea —y parece lógico— una mejora para que el tráfico que va del eje El Viso- Añora hasta Pozoblanco se pudiera incorporar —por lo menos yo eso quería entender— a lo que es el eje Pozoblanco-

Pedroches-Torrecampo; pero usted sabe, porque es alcalde de un municipio que está al ladito de Pozoblanco —y lo ha dicho en su intervención—, que la mayor parte de ese tráfico, con origen o destino en Pozoblanco, lo es fundamentalmente en no tráfico de largo recorrido, sino lo que usted ha dicho en base a esa prestación que tiene Pozoblanco como municipio más importantes de servicios públicos, como son la delegación de Hacienda, el hospital, la oficina comarcal agraria, la oficina de empleo y demás. Por lo tanto, hay poco tráfico, yo diría que insignificante, que justifique incorporarlos a ese largo recorrido de la A-435, y, en cualquier caso, incluso ese tráfico podría tomar la opción de incorporarse desde Añora hasta la A-423 y desde ahí coger la ronda.

Por lo tanto, señorías —y con esto voy a intentar terminar—, nosotros no es que entendamos que estas infraestructuras, como otras muchas, no sean necesarias; pero sí entendemos que hay otras prioridades también, incluso en la zona, en el territorio, que entendemos que son más importantes en este momento.

Hace unos momentos la Consejera, en respuesta a una pregunta del que les habla, ha planteado una necesidad que, señor Madrid, yo entiendo —y creo que todos compartimos— que es prioritaria también para el conjunto de la zona, y es abordar la ronda sureste-Villanueva de Córdoba, de manera que se pueda dar respuesta a la comunicación del conjunto de los ciudadanos del valle de Los Pedroches con la futura estación del Ave, porque usted, que conoce el territorio como yo, sabe que es realmente complejo el incorporarse desde la A-423, en las proximidades de Villanueva de Córdoba, hasta la A-421 en dirección a Adamuz.

Por lo tanto, entendiendo que esta iniciativa que usted plantea podría ser abordada en un futuro, pero creemos que en este momento hay otras prioridades que entendemos que son más urgentes de abordar en el conjunto de la Comunidad, de la provincia, e incluso en el territorio del valle de Los Pedroches y por ello no vamos a apoyarla, sin descartar, como decía, que en un futuro, lógicamente, pues, como todas las cosas, pueda ser revisada y analizada más adelante.

Por mi parte, nada más y muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Cebrián.

Para terminar el debate de esta iniciativa, señor Madrid, tiene usted la palabra.

El señor MADRID OLMO

—Gracias, señor Presidente.

Mire, señor Cebrián, en todo momento creo que he dejado bien claro que estaba hablando de la A-423. Por lo tanto, se entiende que era un error de un número, que al final lo he aclarado, y creo que no tiene la mayor trascendencia, nada más que la que usted quiera darle, y en todo momento, en mi intervención, también ha quedado clara la variante de la que estamos hablando y la variante que estamos solicitando.

La opción sur fue la elegida, efectivamente, y fue elegida con el consenso del municipio y de los agentes del municipio. Yo lo que sí he afirmado es que se primaran los intereses municipales sobre los intereses comarcales, porque, evidentemente, lo que estaba claro es que la opción norte era la que mejor vertebraba y vertebrará, si algún día se hace, el territorio, y era la que los técnicos, porque así se afirmó, los técnicos de la propia Consejería de Obras Públicas, afirmaban que era la mejor.

No voy a entrar en esa discusión de lo que se hizo en aquel momento, ni si es tráfico de largo o corto recorrido. Me parece que con esa afirmación que usted hace desconoce profundísimamente la realidad de Los Pedroches, desconoce el inicio y la consolidación que están sufriendo los polígonos industriales de El Viso, Dos Torres y Añora, y, por lo tanto, la necesidad que van a tener, y que tienen ya, para que salga el tráfico pesado y no entren a colapsar esa arteria principal de Pozoblanco, que es la avenida a Villanueva de Córdoba: lo desconoce usted profundísimamente. Parece mentira que sea usted diputado por Córdoba. Al menos hace poca gala de ser diputado del norte de Córdoba, por el desconocimiento que está ejemplificando en el día de hoy.

Y dice que hay otras prioridades. Evidentemente que hay otras prioridades; pero, como todo en la vida, hay zonas que necesitan de un esfuerzo, y esta zona y esta comarca necesitan de ese esfuerzo inversor; uno de los territorios más deprimidos de Andalucía; Un territorio que necesita de buenas comunicaciones y que necesita de búsqueda de alternativas a su economía tradicional, por lo que me demuestran, una vez más, no tener absolutamente ninguna sensibilidad con este territorio, con la comarca de Los Pedroches, demuestran que al Gobierno andaluz y al Partido Socialista poco les importan Los Pedroches. El ejemplo también lo hemos visto en el día de hoy, que se ha hablado de una obra para la parada del Ave, precisamente creo que por la decisión que ha tomado la mancomunidad de municipios, todos los alcaldes y alcaldesas, de forma unánime, para solicitar al Gobierno andaluz que estén terminadas las obras a final de año. Pero yo aquí no he oído ni he escuchado a la señora Consejera decir fecha alguna. Esto demuestra lo poco que han invertido. La mayoría de las veces, lo que se ha invertido ha sido una gran chapuza; chapuza como esas antiguas carreteras del IRYDA, del IARA, esa carretera que va de la 502 al municipio de Bélmez, que más que una carretera es

una auténtica trampa; chapuzas como nos encontramos en las mismas 424, 423 y 422 con el firme, o la 3.177, a la que en ese plan Más Cerca solamente se le hizo echar una pequeña capa de asfalto, sin ensanchar, con arcones que tienen que en algunos casos son cero centímetros, los arcones que tienen. Esas son las obras y las inversiones que ha hecho el Gobierno andaluz en la comarca de Los Pedroches.

Y ahora viene usted a decir que hay otras obras prioritarias. Pues, bueno, habrá otras obras prioritarias; pero, evidentemente, para este grupo una de las prioritarias es vertebrar el territorio de Los Pedroches, construir la variante norte, dar salida al tráfico, tanto al transporte de mercancías como a la movilidad de las personas, en Los Pedroches, y mejorar esa situación. Ese es nuestro objetivo con esta proposición, y es lo que queremos.

Y mire usted, de usted, como diputado de la zona norte de Córdoba, y con lo que ha dicho hoy, tengo que decirle que me entristece enormemente porque ya, en el año 2006, en una intervención suya, decía textualmente a la señora Consejera de Obras Públicas: «En la zona norte de Córdoba ya hemos dejado de hablar de carreteras; afortunadamente, ya empezamos a hablar de autovías o de vías de gran capacidad». Eso lo decía usted, señor Cebrián.

¿Qué hacía usted preguntando hoy a la señora Consejera por la A-421, si ya no hace falta hablar de carreteras en la zona norte de Córdoba? Mire usted, en la zona norte de Córdoba se hablaba de vías de alta capacidad y de autovías cuando gobernaba el Partido Popular; cuando dejó de gobernar el Partido Popular y gobierna el señor Zapatero, hemos dejado de hablar de vías de alta capacidad y de autovías, porque se cargaron absolutamente todos los proyectos que podían beneficiar a la zona norte con vías de alta capacidad y con autovías. Esa es la realidad, señor Cebrián, y a esa realidad y a esos hechos me ciño.

Por lo tanto, me parece penoso que ustedes no apoyen esta iniciativa. Es una iniciativa muy beneficiosa para todos los municipios del Valle de los Pedroches; es una propuesta seria y rigurosa, avalada por los técnicos que la contemplaron —como ya he dicho— como primera opción de la variante, que ocasionaría unos evidentes beneficios a todos los ciudadanos de Los Pedroches, y que, por lo tanto, nosotros vamos a seguir insistiendo para que esa variante pueda ser algún día una realidad, aunque ustedes piensen que hay otras prioridades en otras zonas de Andalucía. Habrá prioridades en muchas zonas de Andalucía, pero esta es una de las grandes prioridades que tiene Andalucía hoy, en una de las comarcas más deprimidas y que más necesitan del apoyo y de la inversión del Gobierno andaluz para generar riqueza, para generar empleo y para que no pierda población año tras año, como está sucediendo.

Nada más, y muchas gracias.

8-09/PNLC-000251. Proposición no de ley relativa al corredor ferroviario del Mediterráneo hasta Algeciras, Cádiz

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Madrid.

Pasamos al debate de la siguiente proposición no de ley, relativa al corredor ferroviario del Mediterráneo hasta Algeciras.

Tiene la palabra el señor Raynaud.

El señor RAYNAUD SOTO

—Gracias, señor Presidente.

Señorías, hace exactamente nueve meses, mi grupo trajo a esta Comisión una proposición no de ley también sobre este tema, sobre el corredor ferroviario del Mediterráneo hasta Algeciras, que proponía reclamar al Gobierno, en primer lugar, que definiera, nítidamente, los términos y la extensión del corredor Mediterráneo europeo, en su recorrido por España, y que se llevaran a cabo cuantas gestiones fueran necesarias para que la Unión Europea lo aprobara como proyecto hasta Algeciras.

Expusimos, en aquella ocasión, un sinfín de argumentos técnicos, económicos, medioambientales, estructurales, de cohesión territorial, de carácter social y político, pero nuestra proposición no de ley fue votada en contra por el Partido Socialista y, por lo tanto, no obtuvo el plácet de esta Comisión. Se argumentó, en la defensa de la posición del Partido Socialista, que el corredor Mediterráneo se recogía en el PEIT del Estado y en el PISTA de la Junta de Andalucía, a la par que, como es habitual, trasladaba la responsabilidad al Partido Popular, después de seis años de Gobierno socialista en España y más de veintisiete años en Andalucía.

A mi juicio, pobres argumentos, en definitiva, para terminar pretendiendo justificar lo injustificable, como es no reivindicar, no exigir y no posibilitar una infraestructura vital para cuatro provincias andaluzas y de enorme importancia para el conjunto de Andalucía.

Pero, señorías, yo no voy a insistir hoy en reiterar los múltiples argumentos que cargan de razón y justifican la nueva presentación de nuestra proposición no de ley, pero sí voy a desgranar ante sus señorías lo sucedido en el acontecer de este proceso, desde el día 3 de diciembre del 2008, recordando —eso sí— que el Grupo Popular, en el Congreso de los Diputados, presentó también, simultáneamente, una proposición no de ley en el mismo sentido; repito, en el Congreso de los Diputados.

Señorías, señorías del Partido Socialista, tenemos una oportunidad histórica de modificar las orientaciones

en materia de transporte, aprobadas por Europa, según se acordó de la reunión de la Comisión de Transportes del 8 de noviembre de 2007. Pero hay que hacerla el próximo año. Hay que hacerla urgentemente y no dejar escapar la oportunidad de la recalificación de esas prioridades el próximo año 2010.

Los desarrollos portuarios magrebíes son una fortísima competencia, cuando no una amenaza a los puertos andaluces. No podemos esperar al horizonte del PEIT en el año 2020. Nunca, mejor dicho, debemos coger el tren de un corredor ferroviario mediterráneo, prioritario para Europa, con un completo recorrido por el litoral español desde Gerona hasta Cádiz.

Con la enorme crisis que estamos pasando, con un estancamiento económico espeluznante; cuando Europa se recupera, y España y Andalucía retroceden; cuando seguimos liderando las cifras del paro; cuando hoy conocemos que 14.000 andaluces más engrosan la lista del paro... En España no podemos perder esta oportunidad, señorías. El crecimiento económico y el empleo se fomentan creando, impulsando y liderando propuestas como esta, y no subiendo impuestos; no tengan ustedes la menor duda.

Pero, señorías, hay una fecha clave, que fue el 26 de mayo de este año, del año 2009, en el Debate del Estado de la Nación, cuando el Congreso, por unanimidad, aprueba la Resolución número 2, a propuesta del Partido Popular, donde se insta al Gobierno de España a impulsar, durante la próxima Presidencia española —prácticamente, pasado mañana—, el corredor Mediterráneo desde la frontera francesa hasta Cádiz, Algeciras. Y fue aprobada por unanimidad el día 26 de mayo.

Sorprendentemente, el Consejo de Ministros de unos días posteriores, Consejo de Ministros de la Unión Europea, a propuesta del Ministerio de Fomento español, aprueba dos corredores ferroviarios: el atlántico y el mediterráneo; el mediterráneo, sorprendentemente, quedándose en Almería, dejando sin cubrir parte de la provincia de Almería, y, por supuesto, las de Granada, Málaga y Cádiz, y sin una conexión ferroviaria prioritaria de los puertos de Motril, de Málaga, de Algeciras y de Cádiz.

El acuerdo, incomprensible, absolutamente perjudicial para Andalucía, así lo fue, aunque la Consejera llegara a manifestar públicamente que Andalucía salía ganando.

Esa actitud y ese planteamiento obligan a comparecer al Ministro Blanco en el Congreso de los Diputados, a petición, a propuesta del Partido Popular, a petición del Partido Popular, y a manifestar que no está satisfecho con el acuerdo. Declaraciones del Ministro de Fomento: «No estoy satisfecho con el acuerdo». Es más, anuncia una reunión con el Comisario de Transportes europeo, Tajani, para tratar de arreglar aquel desastre unos días después.

Esa reunión se celebró el pasado día 10 de julio. Señorías, de la nota del Ministerio, resumen de la

reunión entre Blanco y Tajani, no hay ni una línea, ni una palabra, ni un comentario que se refiera a que el corredor mediterráneo vaya a alargarse hasta Algeciras y hasta Cádiz; ni un solo comentario en la nota oficial del Ministerio.

Sin embargo, el pasado 24 de agosto, el Presidente Camps y el Ministro Blanco hablaban en Valencia de las inversiones necesarias para el corredor mediterráneo en las tierras valencianas. Qué sana envidia de esa Comunidad Valenciana, donde tienen garantizado el paso del corredor mediterráneo.

Señorías, todas las comunidades mediterráneas han hecho oír su voz, todas han reivindicado con energía y con éxito el corredor para su tierra; de Andalucía, ni una voz del Partido Socialista. Un Gobierno andaluz plegado al Gobierno socialista de la Nación.

Hoy, aquí, en el Parlamento de Andalucía, máxima representación de la soberanía popular, tenemos que enmendar la actitud y la aptitud de la anterior Consejera y Ministra, Magdalena Álvarez, al decir con sorna en el Congreso, a una intervención de un diputado popular, que el corredor llegará hasta donde usted quiera. Señoría, donde el diputado quiera, no: donde quieran y quieren los andaluces.

Hoy, aquí, en el Parlamento de Andalucía, tenemos que rectificar a la Consejera y Secretaria de Estado, Concepción Gutiérrez del Castillo, que ha presentado una propuesta de corredor que suma en la frustración..., sume en la frustración a miles de andaluces y deja con la miel en los labios a cuatro provincias andaluzas.

Hoy aquí, señorías, en el Parlamento de Andalucía, tenemos que decirle a la Consejera Aguilar que Andalucía no sale ganando si el corredor no llega hasta Cádiz, como aprobó por unanimidad el Congreso de los Diputados.

Cuatro o cinco veces ha estado el Ministro Blanco en Andalucía en los últimos meses. Ha estado en Málaga, en Granada, en Cádiz, se ha reunido con el Presidente Griñán, y ni una palabra de que el corredor de Andalucía pudiera llegar hasta Cádiz o Algeciras.

Señorías del Partido Socialista, hoy les pido que eleven su voz, que hagan suya una reivindicación para nuestra tierra. No tengan miedo en defender lo que es justo; probablemente, si lo hacen, su partido comenzará a tratar de otra manera a Andalucía, y no solo a considerarla un granero de votos. Voten sí, sin ningún miedo. Voten sí, con nosotros, a esta proposición no de ley, y habrán hecho un acto de justicia con Andalucía y los andaluces.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Raynaud.

Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra su portavoz, la señora Cuenca Cabeza.

La señora CUENCA CABEZA

—Gracias, señor Presidente.

Señorías, tomo la palabra en nombre del Grupo Parlamentario Socialista para posicionar a mi grupo en una proposición no de ley que trae hoy aquí el Partido Popular, y que afecta, claramente, al Campo de Gibraltar, que, como ustedes saben, es mi zona. Dicho esto, señor Raynaud, tengo que decirle que del acuerdo político del Consejo de Ministros de Transporte del 11 de junio, se deduce, como dijo la Consejera ya, en la respuesta que le hacía a una pregunta oral en Pleno del día 25 de junio, que la posición de Andalucía sale reforzada, ya que al actual eje prioritario de la red transeuropea Algeciras-Boadilla-Madrid-París, se une el corredor ferroviario mediterráneo, que ha sido además también, como usted conoce, una larga aspiración de nuestra Comunidad Autónoma.

Señoría, tendrá usted que reconocer que, desde la Junta de Andalucía y desde el Gobierno de España, se están haciendo grandes esfuerzos para hacer más competitivo nuestro transporte ferroviario. Está claro que hoy por hoy somos una de las regiones con mayor dotación de redes ferroviarias de alta velocidad en Europa, y, además, tenemos en marcha un ambicioso proyecto de inversiones que, lógicamente, nos situará a la cabeza de Europa. Y me estoy refiriendo a que se está construyendo el eje ferroviario transversal entre Sevilla-Antequera-Granada; se está redactando, o se están redactando, los proyectos del tramo Huelva-Sevilla y la información pública del tramo Granada-Almería; se están construyendo las líneas Sevilla-Cádiz; también se están construyendo diversos tramos de la línea Jaén-Alcázar de San Juan-Madrid; se está construyendo la línea Almería-Murcia; están en estudio informativo las líneas de Antequera-Algeciras, Córdoba-Jaén, y, finalmente —y usted también lo conoce—, existe un compromiso del Ministro de Fomento y la Junta de Andalucía para impulsar, conjuntamente, el corredor ferroviario de la Costa del Sol.

Por tanto, señor Raynaud, reconocerá usted, aunque sea con la boquita chica, si me permite la expresión, que los Gobiernos socialistas de Andalucía y de España están haciendo sus deberes en materia ferroviaria. Pero, claro, no me queda más remedio, al hilo de su primera intervención, que recordarle que no se puede decir lo mismo de los Gobiernos del Partido Popular con respecto al Campo de Gibraltar. Del año 1996 al 2004, ¿sabe usted cuál fue la inversión de los Gobiernos del Partido Popular en la línea Algeciras-Bobadilla, una línea centenaria ya? Cero, nada. Es decir, no se invirtió ni un solo euro en la electrificación de la línea Algeciras-Bobadilla.

¿Y sabe usted por qué me refiero a esa línea? Porque esa sí que es la primera prioridad, que no la única, del Campo de Gibraltar, y así nos lo demandan los agentes económicos y sociales.

Este proyecto, como usted conocerá, supone una inversión de 150 millones de euros para la electrificación de la vía, y, previsiblemente, estará finalizado en el año 2013, además de que va a suponer un ahorro de tiempo considerable en el transporte de mercancías, fundamentalmente, para el puerto de Algeciras.

Dicho esto, señor Raynaud, le indicamos que nuestro voto va a ser positivo. Positivo, aunque le proponemos una enmienda que no altera, básicamente, el acuerdo, pero sí la redacción, ya que nosotros, desde nuestro punto de vista, la vemos más clara. Y ahora, si me permite, también le voy a hacer referencia a la respuesta que le dio la señora Consejera en el Pleno del 25 de junio, porque cuando gobernó el Partido Popular en España, ustedes hicieron un plan de infraestructuras, y la misma Consejera le preguntaba a usted si sabía dónde llegaba el corredor mediterráneo. Y, efectivamente, en su plan llegaba hasta Almería, señoría. ¿Sabe usted quién lo incluyó hasta Algeciras? El Gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero.

Por tanto, dice usted que hay que enmendar a la Ministra, a la señora Álvarez, la actitud que mantuvo en aquel Pleno. Pues yo creo que más bien tendríamos que rectificar una propuesta que ustedes no realizaron, en su momento, cuando tuvieron responsabilidad de Gobierno.

Pero, como le decía, vamos a votar positivamente a esta iniciativa. Le proponemos una enmienda, en la que quedaría de esta manera la redacción: «que durante la Presidencia española de la Unión Europea se impulse la modificación del acuerdo del Consejo de Ministros de Transportes de la Unión Europea, del pasado 11 de junio, ampliando, como proyecto prioritario europeo de la Red Transeuropea de Transporte, el corredor ferroviario del Mediterráneo hasta Algeciras, dando cumplimiento al acuerdo del Congreso de los Diputados al respecto».

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora Cuenca.

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

El señor RAYNAUD SOTO

—Gracias, señor Presidente.

Mire, señora portavoz del Partido Socialista, en primer lugar, yo le digo que, de alguna manera, pues, ya es positivo que el Partido Socialista, y que el Grupo Socialista en nuestro Parlamento, vayan a considerar que, evidentemente, teníamos razón cuando en diciembre de 2008 presentábamos esta iniciativa en la que

estábamos cargados de razones de todo tipo. Porque era absolutamente prioritario el que hubiera una voz unívoca, como ocurrió en el Congreso de los Diputados, por unanimidad, y que, de ninguna de las maneras, el Partido Socialista andaluz se pudiera quedar fuera de lo que era una reivindicación que han hecho pública la mayoría de las instituciones, a las cuales les afecta el recorrido, y de los partidos.

Yo no entendía cómo Murcia podía estar reivindicando el Corredor Mediterráneo, para sí y para Andalucía, hasta Algeciras —la Comunidad de Murcia—, mediante una enmienda presentada por el Presidente de Murcia a este mismo proyecto europeo.

No entendía cómo desde Valencia se defendía con énfasis, no solamente el corredor mediterráneo en la región valenciana, sino también en la andaluza, porque, evidentemente, entendían que era vital, absolutamente vital, para el desarrollo de todo el arco mediterráneo español.

Pero mire, fíjese, es que en el mes de julio, Convergencia y Unión presentó una proposición no de ley, en el Congreso de los Diputados, pidiendo que el corredor mediterráneo llegase hasta Algeciras y Cádiz. Por lo tanto, no entendíamos cuál era la postura del Partido Socialista, defendiendo esa actitud absolutamente ilógica.

Le voy a decir que el Acuerdo del Consejo de Ministros no tenía dudas. No puede decir la Consejera que salimos ganando. ¿Cómo vamos a salir ganando si se excluyen a cuatro provincias andaluzas? Ustedes mismos lo reconocen: el acuerdo y la nota del Ministerio no dejan dudas. Nota de prensa del Ministerio de Fomento: «Se excluyen, absolutamente, las provincias andaluzas». Nota de prensa. Los dos corredores, uno el atlántico y el otro mediterráneo en relación con la —diríamos— extemporaneidad en lo que es la prolongación hasta Algeciras. Mire, le he oído decir eso al Ministro Blanco —me parece que fue en Valencia o Murcia—, diciendo que nuestro proyecto, el PIT, que luego fue sustituido por el PEIT, no incluía el corredor mediterráneo hasta Algeciras. Pues, mire, yo le voy a decir que en el PEIT, 2005-2020, ustedes, el Gobierno socialista, señalan como no prioritario el corredor mediterráneo en la figura 26 —fíjese qué orden de prioridad—, en el esquema 26 de las prioridades, y con un horizonte 2020. Nosotros pedimos que, evidentemente, no llegue el proyecto hasta 2020; es fundamental aprobarlo antes del año 2010.

Y, desde luego, no se han caracterizado ustedes por la aportación a los Presupuestos Generales del Estado, si tan convencidos estaban, ya que en el año 2006, al corredor ferroviario, cero; en el 2007, cero, y, en el 2008, 530.000 euros. Por lo tanto, si ustedes lo tenían tan claro, han tenido tiempo más que suficiente para haber rectificado y haber dotado de financiación a este corredor mediterráneo.

Pero, en definitiva, señora portavoz, yo espero que el señor Presidente me dé de nuevo lectura a la propuesta de acuerdo. Por lo que le he oído, sí me gustaría que figurara tal y como el acuerdo del Pleno del Congreso

de los Diputados, que se incluyera Algeciras-Cádiz. Y no por nada, sino por no ir, precisamente, en contradicción con el acuerdo del Congreso, el cual taxativamente era Algeciras-Cádiz, que posteriormente ha hecho suyo el Gobierno de la Nación. Por lo tanto, no tendríamos inconveniente en aceptar la transaccional que propone el Partido Socialista.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—¿Ha terminado usted, señor Raynaud?

El señor RAYNAUD SOTO

—He terminado, señor Presidente.
Muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias.

Pasamos a votar las iniciativas que han sometido a debate en el tercer punto del orden del día. Y empezamos por la primera proposición no de ley del Grupo Popular, relativa a la construcción de la variante norte en Pozo Blanco.

Señorías, se inicia la votación.

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

Votamos a continuación la iniciativa, también del Grupo Popular, relativa al corredor ferroviario del Mediterráneo, a la cual el Grupo Socialista presenta una enmienda en voz, de la que tengo que solicitar de la Comisión autorización para su tramitación. Y le pregunto también, aunque ya lo ha manifestado en su intervención, al Grupo Popular la aceptación de la misma. Por lo tanto, lo que se somete a votación es el texto, que quedaría de la siguiente manera: «El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a que a su vez inste al Gobierno de la Nación para que, durante la Presidencia española de la Unión Europea, se impulse la modificación del acuerdo del Consejo de Ministros de Transporte de la Unión Europea, del pasado 11 de junio, ampliando como proyecto prioritario europeo, de la Red Transeuropea de Transporte, el corredor ferroviario del Mediterráneo hasta Algeciras-Cádiz, dando cumplimiento al acuerdo del Congreso de los Diputados al respecto».

Señorías, se inicia la votación.

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

Señorías, agradeciendo su colaboración, y concluido el orden del día, levantamos la sesión.