

DIARIO DE SESIONES

Número 35, Serie A

VI Legislatura

Año 2000

COMISIÓN DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA

PRESIDENTE: ILMO. SR. D. JUAN MANUEL ARMARIO VÁZQUEZ

Sesión celebrada el miércoles, 4 de octubre de 2000

ORDEN DEL DÍA

Defensor del Pueblo Andaluz

Informe especial del Defensor del Pueblo Andaluz 5-99/OIDC-013712, relativo a las estaciones de autobuses en Andalucía.

Comparecencias

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

1. Comparecencia 6-00/APC-000054, de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de dar cuenta y evaluar las actuaciones de la Junta de Andalucía en el eje ferroviario transversal de Andalucía, presentada por los Ilmos. Sres. D. Jorge Ramos Aznar, D. Julio Vázquez Fernández y D. Ricardo Tarno Blanco, del G.P. Popular de Andalucía.

2. Comparecencia 6-00/APC-000061, de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar sobre las actuaciones de la Consejería en la red ferroviaria de Andalu-

cía, presentada por los Ilmos. Sres. D. José Caballos Mojeda, Dña. María del Carmen Ortiz Rivas, Dña. Juana María Lasry Hernández y Dña. Elena Víboras Jiménez, del G.P. Socialista.

Comparecencia 6-00/APC-000116, de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar sobre la situación de las infraestructuras en la provincia de Cádiz, presentada por los Ilmos. Sres. Dña. María José García-Pelayo Jurado, D. Jorge Ramos Aznar, D. Juan Ramón Casero Domínguez y D. Juan Manuel Armario Vázquez, del G.P. Popular de Andalucía.

Preguntas Orales

Pregunta Oral 6-00/POC-000120, relativa a la depuradora en Güejar Sierra, Granada, formulada por la Ilma. Sra. Dña. Carolina González Vígo, del G.P. Popular de Andalucía.

Pregunta Oral 6-00/POC-000167, relativa al comienzo del desdoblamiento de la A-382 Jerez-Arcos, formulada por el Ilmo.

Sr. D. Juan Manuel Armario Vázquez, del G.P. Popular de Andalucía.

Pregunta Oral 6-00/POC-000186, relativa a la carretera Huelva-Cádiz, formulada por el Ilmo. Sr. D. José Luis Rodríguez Domínguez, del G.P. Popular de Andalucía.

Proposiciones no de Ley

Proposición no de Ley 6-00/PNLC-000039, relativa al retraso en el Plan General de Carreteras de Andalucía, presentada por el G.P. Popular de Andalucía.

Proposición no de Ley 6-00/PNLC-000148, relativa a la conexión del anejo de Hernán-Valle, Guadix, con la A-92 norte, formulada por el G.P. Popular de Andalucía.

SUMARIO

Se abre la sesión a las diez horas, cuarenta y cinco minutos del día cuatro de octubre de dos mil.

Punto primero del orden del día: Defensor del Pueblo Andaluz

Informe especial del Defensor del Pueblo Andaluz 5-99/OIDC-013712, relativo a las estaciones de autobuses en Andalucía.

Intervienen:

Ilmo. Sr. D. José Chamizo de la Rubia, Defensor del Pueblo Andaluz (págs. 920, 926).

Ilmo. Sr. D. Antonio Romero Ruiz, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía (pág. 923).

Ilmo. Sr. D. Jorge Ramos Aznar, del G.P. Popular de Andalucía (pág. 924).

Ilma. Sra. Dña. María del Carmen Ortiz Rivas, del G.P. Socialista (pág. 924).

Puntos segundo y tercero del orden del día: Comparecencias

Debate agrupado de las Comparecencias 6-00/APC-000054 y 6-00/APC-000061, de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de dar cuenta y evaluar las actuaciones de la Junta de Andalucía en la red ferroviaria de Andalucía y en el eje transversal.

Intervienen:

Excm. Sra. Dña. Concepción Gutiérrez del Castillo, Consejera de Obras Públicas y Transportes (págs. 926, 932, 936).

Ilmo. Sr. D. Jorge Ramos Aznar, del G.P. Popular de Andalucía (págs. 929, 935).

Ilmo. Sr. D. Juan Antonio Cebrián Pastor, del G.P. Socialista (págs. 931, 935).

Ilmo. Sr. D. Manuel López Calvo, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía (pág. 933).

Comparecencia 6-00/APC-000116, de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar sobre la situación de las infraestructuras en la provincia de Cádiz.

Intervienen:

Excm. Sra. Dña. Concepción Gutiérrez del Castillo, Consejera de Obras Públicas y Transportes (págs. 938, 943).

Ilmo. Sr. D. Jorge Ramos Aznar, del G.P. Popular de Andalucía (pág. 941).

Punto cuarto del orden del día: Preguntas Orales

Pregunta Oral 6-00/POC-000120, relativa a la depuradora en Güejar Sierra, Granada.

Intervienen:

Ilmo. Sr. D. Santiago Pérez López, del G.P. Popular de Andalucía (págs. 944, 945).

Excma. Sra. Dña. Concepción Gutiérrez del Castillo, Consejera de Obras Públicas y Transportes (págs. 944, 945).

Pregunta Oral 6-00/POC-000167, relativa al comienzo del desdoblamiento de la A-382 Jerez-Arcos.

Intervienen:

Ilmo. Sr. D. Juan Manuel Armario Vázquez, del G.P. Popular de Andalucía (págs. 945, 946).

Excma. Sra. Dña. Concepción Gutiérrez del Castillo, Consejera de Obras Públicas y Transportes (págs. 945, 946).

Pregunta Oral 6-00/POC-000186, relativa a la carretera Huelva-Cádiz.

Intervienen:

Ilmo. Sr. D. José Luis Rodríguez Domínguez, del G.P. Popular de Andalucía (págs. 946, 947).

Excma. Sra. Dña. Concepción Gutiérrez del Castillo, Consejera de Obras Públicas y Transportes (págs. 946, 947).

Punto quinto del orden del día: Proposiciones no de Ley

Proposición no de Ley 6-00/PNLC-000148, relativa a la conexión del anejo de Hernán-Valle, Guadix, con la A-92 norte.

Intervienen:

Ilmo. Sr. D. Santiago Pérez López, del G.P. Popular de Andalucía (págs. 948, 950).

Ilmo. Sr. D. Francisco Ríos Carrégalo, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía (pág. 948).

Ilmo. Sr. D. Manuel García Albarral, del G.P. Socialista (pág. 949).

Votación: Aprobada por asentimiento.

Proposición no de Ley 6-00/PNLC-000039, relativa al retraso en el Plan General de Carreteras de Andalucía.

Intervienen:

Ilmo. Sr. D. Jorge Ramos Aznar, del G.P. Popular de Andalucía (págs. 950, 952).

Ilmo. Sr. D. Manuel López Calvo, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía (pág. 951).

Ilma. Sra. Dña. María Cinta Castillo Jiménez, del G.P. Socialista (pág. 951).

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

Se levanta la sesión a las catorce horas, veinticinco minutos del día cuatro de octubre de dos mil.

El señor PRESIDENTE

—Buenos días, señores Diputados.

Comienza la Comisión de Infraestructuras convocada para el día de hoy. Al no estar presentes dos miembros de la Mesa, en este caso Vicepresidente y Secretario, y siguiendo el artículo 43.4 del Reglamento de la Cámara, hay que designar, en este caso por parte del Grupo Socialista, un representante que haga las veces de Secretario de Mesa.

¿Señora portavoz?

La señora ORTIZ RIVAS

—Sí, señor Presidente.

En primer lugar, pedir disculpas porque doña Inmaculada Gálvez ha tenido un problema de salud y no va a poder asistir a la Comisión, y el otro miembro de la Mesa, doña Elena Víboras, tiene un problema con las retenciones en la carretera por la huelga que todos sabemos. El Grupo Socialista, entre tanto se soluciona el tema, propone a Juan Antonio Cebrián.

El señor PRESIDENTE

—Declaro que queda designado Secretario de Mesa don Juan Antonio Cebrián.

Informe especial del Defensor del Pueblo Andaluz 5-99/OIDC-013712, relativo a las estaciones de autobuses en Andalucía.

El señor PRESIDENTE

—Y comienza, por lo tanto, la Comisión con el primer punto del orden del día, informe especial del Defensor del Pueblo Andaluz relativo a las estaciones de autobuses en Andalucía.

Tiene la palabra el señor Defensor del Pueblo Andaluz, al cual, pues, le damos la bienvenida a esta Comisión de Infraestructuras.

El señor DEFENSOR DEL PUEBLO ANDALUZ

—Muchas gracias, señor Presidente. Señores y señoras Diputados y Diputadas.

Esta institución ha puesto de manifiesto en distintas ocasiones la necesidad de que los poderes públicos presten una atención singular a la protección de los derechos contenidos en el Capítulo III de la Constitución. Se trata de derechos que afectan, en mayor o menor medida, a todos los ciudadanos, o bien a amplios sectores o a colectivos importantes, y se configuran como marcos de referencia de niveles de calidad de vida a alcanzar por nuestra sociedad.

También hemos venido considerando que, en la medida en que tales derechos o principios son susceptibles de

concreción a través del correspondiente desarrollo normativo, terminan por ser exigibles como auténticos derechos subjetivos. No obstante, el hecho de que sus titulares sean una pluralidad indeterminada de sujetos con intereses muy genéricos o difusos hace difícil articular técnicas de protección eficientes de tales derechos.

Ello aconseja que el Defensor del Pueblo Andaluz intervenga de oficio en ocasiones, como ocurre en el caso de las estaciones de autobuses, para contrastar las posibles demandas de los usuarios, así como las anomalías y disfuncionalidades más importantes producidas en la prestación de esos servicios.

Nuestras estaciones de autobuses reciben cada año, aproximadamente, unos cuarenta millones de visitas de viajeros que residen en su mayoría en Andalucía. Este elevado número de utilizaciones de los servicios que prestan las estaciones de autobuses aconsejó la elaboración de este informe especial para evaluar el nivel de protección de los derechos de los usuarios en cuanto a calidad de tales servicios.

De acuerdo con ello, nuestra intervención se enmarca dentro de la previsión contenida en el artículo 51 de la Constitución, cuando establece que los poderes públicos tienen el deber de garantizar la defensa de los consumidores y usuarios, debiendo proteger de manera eficaz su seguridad, su salud y sus legítimos intereses económicos, estando entre las competencias de esta institución la defensa de los derechos contenidos en el Título Primero de la Constitución. La protección de los derechos reconocidos a los usuarios de estas instalaciones viene a constituir un objetivo ineludible.

El marco jurídico que justifica nuestra intervención se completa con la previsión contenida en el artículo 103.1 de la Constitución, sobre el derecho general a una eficaz prestación de los servicios públicos, siendo así que nuestra Comunidad Autónoma ostenta una amplia competencia en cuanto a la regulación y gestión del transporte de viajeros y a la localización y construcción de sus distintas infraestructuras, de acuerdo con el artículo 17.8 del Estatuto de Autonomía.

De acuerdo con lo expuesto, hemos querido evaluar en términos de eficacia y calidad el servicio que se presta en las estaciones de autobuses de Andalucía. A tal fin, tanto los cuestionarios enviados a los gerentes de las estaciones como los formulados a los usuarios y las propias fichas cumplimentadas por los asesores de esta institución se configuraron para que pudieran constituir un baremo sobre la idoneidad de los servicios que se prestan en ella.

Nuestro método de trabajo consistió básicamente, en primer lugar, en interesar informes de los directores gerentes de las 36 estaciones de autobuses, 30 públicas y seis privadas. Cuando se estaba ultimando este informe se inauguró la estación de autobuses de Utrera, por lo que se debe añadir una más. Se les formuló un formulario de 55 preguntas sobre cuestiones tales como la ubicación de las instalaciones y su idoneidad en relación con el servicio que se presta a los ciudadanos; estado general de conservación y conveniencia de reforma; movimiento de personas y tráfico de autocares; medios personales con los que se cuenta para la prestación de los servicios; existencia de reglamento de régimen interior; puntualidad de los autocares en cuanto a entradas y salidas; servicios de infor-

mación al usuario; siniestralidad; barreras arquitectónicas; funcionamiento de los servicios de facturación, consigna y depósito; higiene y limpieza de las instalaciones, y en especial de los aseos y lavabos; existencia de libro de reclamaciones y número de reclamaciones presentadas. También pedíamos información sobre inspecciones realizadas, disposición y estado de salas espera y andenes, servicios de bar y restauración y quiosco. Finalmente, se les pedía a los directores gerentes una valoración general sobre sus estaciones.

En sus respuestas, los directores gerentes consideraron satisfactoria la puntualidad en cuanto a entradas y salidas, y aceptable el nivel de información a los usuarios. Reconocen la existencia de barreras arquitectónicas en el 61% de los casos, y en cuanto al estado de limpieza de las instalaciones generales de la estación, mantienen que es bueno en un 80% de los casos. En cuanto al estado de los aseos, reconocen que es regular o malo en un 20% de las estaciones.

En segundo lugar, se realizaron cuestionarios a varios usuarios de todas y cada de las estaciones elegidos al azar, totalizando un número de 500 entrevistas. Se les formularon 15 preguntas relacionadas con cuestiones tales como medios de acceso a la estación, valoración acerca de ubicación y aspecto general, estado de los aseos y de las distintas dependencias, como bar-restaurante, puntos de venta, etcétera.

También quisimos conocer la valoración del usuario sobre las condiciones de seguridad de personas y bienes, sobre los medios de información y señalización existentes, como megafonía, tablón de anuncios, tablero electrónico. Por último, se les planteaban preguntas relativas a puntualidad, funcionamiento de los servicios de facturación y consigna, venta de billetes al público, y se les solicitaba su valoración sobre la principal deficiencia que a su juicio presentaba la estación. Las principales causas de descontento de los usuarios venían referidas al mal estado de limpieza de las instalaciones, y en especial de los aseos, demandando muchos de ellos una amplia reforma de las estaciones. Otros aspectos de quejas venían referidos a falta de las adecuadas condiciones de seguridad, a una mejor información y atención al público, y ya, en menor medida, a una mejor ubicación para facilitar el acceso de los viajeros.

Finalmente, en tercer lugar, los asesores de esta institución han realizado un informe sobre el terreno, personándose en todas las instalaciones, cumplimentando una ficha, valorando todas las cuestiones relativas a las instalaciones y ya planteadas a usuarios y directores gerentes.

Tras estas actuaciones y en lo relativo a la localización de las estaciones de autobuses y a su idoneidad para prestar un buen servicio a los viajeros, la institución entiende que es imprescindible confeccionar un mapa andaluz en el que se planifique la ubicación más idónea de estaciones de autobuses, apeaderos e intercambiadores. Este documento, a aprobar formalmente y cuya confección recomendamos, debería recoger dichos criterios de ubicación y las necesidades existentes en cuanto a dotación de estas instalaciones. También debería contemplar las previsiones de financiación para la ejecución de las instalaciones programadas, ya sea por la propia Comunidad Autónoma, los

Ayuntamientos o las empresas concesionarias. En tal sentido, resulta aconsejable buscar fórmulas mixtas de financiación, con objeto de favorecer la corresponsabilidad en cuanto a su construcción y posterior mantenimiento.

En lo relativo a la idoneidad de la ubicación, nos parece fundamental que el suelo que se ceda por los Ayuntamientos a este fin o que se adquiera por la Comunidad Autónoma resulte propicio para facilitar la eliminación de barreras arquitectónicas y evitar un excesivo coste de construcción. También el lugar a elegir, y de acuerdo con la estructura de la localidad, debe ser el más adecuado en relación con los distintos accesos a las vías de comunicación y con el propio centro urbano, evitándose así algunos problemas que hemos detectado.

En cuanto al control de las estaciones de autobuses, una vez construida y cualquiera que sea su utilidad, pública o privada —su titularidad, perdón, pública o privada—, entendemos que la Dirección General de Transportes debe reservarse y utilizar las facultades de control y tutela para garantizar su adecuado funcionamiento. A tal efecto cabe resaltar que sólo un 50% de las estaciones contaba con un reglamento de régimen interior, y ello a pesar de su carácter obligatorio.

Por ello consideramos necesario, para mejor garantía de los usuarios, que se dote a todas las estaciones de esta regulación, aunque sería conveniente impulsar por parte de la Consejería de Obras Públicas y Transportes la aprobación de un nuevo reglamento tipo de régimen interior de las estaciones de autobuses, en el que se incluya también el régimen jurídico de los apeaderos o intercambiadores existentes, contemplando necesariamente entre sus previsiones la obligación de que todas estas instalaciones tengan su propio reglamento interno.

Para constatar la observancia de lo dispuesto en estos instrumentos, la Consejería de Obras Públicas y Transportes debería incluir el control de estas instalaciones en sus planes anuales de inspección, realizando una vez al año como mínimo una valoración sobre su estado de conservación y funcionamiento, e incluyendo propuestas de reforma o mejora.

Por otra parte, ante la distinta percepción de los gerentes sobre la siniestralidad de estos inmuebles, creemos que se debería exigir un estudio de riesgo que permita valorar de forma objetiva su entidad y las medidas preventivas más aconsejables.

Entrando a comentar algunos de los aspectos de directa incidencia en la adecuada protección del usuario, debemos resaltar que se producen disfuncionalidades en la venta de los billetes, como, por ejemplo, el cierre de las ventanillas a unas horas en las que es frecuente su demanda de uso por los usuarios, colas, etcétera, que ocasionan molestias a los usuarios e incluso la pérdida del autobús, obligándoles a sacar el billete con antelación excesiva o en el propio vehículo. Por ello proponemos el estudio de la información de los sistemas de venta de billetes y la habilitación de máquinas expendedoras, también debidamente informatizadas, cuando el número de los viajeros lo haga aconsejable.

Debe vigilarse que el uso de los apeaderos no repercuta en el precio del billete, ya que su mantenimiento corresponde al Ayuntamiento o al adjudicatario del servicio de

bar-restaurante de la instalación, salvo que en el futuro se estime conveniente realizar esta repercusión, en cuyo caso debería constar en el precio del billete la repercusión de coste que supone el uso de estas instalaciones, al igual que ocurre en el caso de las estaciones de autobuses.

Pensamos, aunque ello trasciende lo que constituye la prestación de servicio de las estaciones, que se debería redactar, dentro de nuestro ámbito de competencias autonómico, un estatuto del usuario de los servicios públicos de transporte, recogiendo los derechos y obligaciones del viajero, y al que se debería dar la máxima difusión.

Como cuestión complementaria de este informe especial, hemos detectado la insuficiencia o mal estado en muchos municipios de las instalaciones mínimas que constituyen los refugios o marquesinas. Es necesario realizar un inventario de las necesidades en este aspecto y una programación de su mantenimiento. Este problema, que resaltábamos en el informe especial, hemos visto con satisfacción que se ha regulado recientemente a través de la orden de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de 31 de mayo del presente año, atribuyendo a los delegados provinciales la competencia para suscribir convenios con los Ayuntamientos de Andalucía para el establecimiento de marquesinas, refugios y postes indicativos para las paradas de autobuses. Para estas instalaciones se deben estudiar distintas tipologías a fin de evitar un negativo impacto visual y abaratar su coste.

En cuanto a la persistencia de barreras arquitectónicas en estas instalaciones, hecho que supone contravenir lo dispuesto tanto en la Ley 1/99, del 31 de marzo, de Atención a las Personas con Discapacidad en Andalucía, como el Decreto 7/1992, de 5 de mayo, resulta inaplazable que se realice un inventario de las barreras aún existentes y se elabore un plan de actuaciones que suponga su total eliminación en todas las estaciones. El incumplimiento resulta más acusado en el caso de las barreras para minusválidos sensoriales, como la obligatoriedad de señalizar, a través del pavimento adecuado, el acceso a las estaciones y a sus andenes. La necesidad de eliminar estas barreras debe ser tenida en cuenta a la hora de la aprobación de los pliegos de condiciones técnicas para adjudicación de obras. También debería incluirse en estos pliegos la eliminación de problemas tales como la ausencia de dárseñas cubiertas o de suelo de rodadura antideslizante, deficiencia que hemos detectado en algunas estaciones.

Hemos de resaltar algunas cuestiones que nos merecen una valoración negativa, y que vienen referidas principalmente a la deficiente conservación y limpieza de las salas de espera, andenes, bar-restaurante y, sobre todo, de los aseos, cuyo estado supone en muchos casos una clara falta de respeto a los usuarios. Todo ello nos lleva a recomendar que, en los pliegos de condiciones para la conservación y limpieza de estas instalaciones, se contemplen criterios y medidas al respecto, por cuanto su actual estado para la mayoría de los usuarios supone una irregularidad que daña la imagen y calidad del servicio.

También demandan los usuarios una mayor seguridad y vigilancia en estos recintos. En este aspecto resulta llamativo que, por ejemplo, en la estación de autobuses de Málaga, solamente un vigilante se encarga de la seguridad

de una estación que tiene diez mil metros cuadrados, y otro de las cocheras, con una extensión de unos seis mil metros cuadrados.

Tampoco queremos dejar de resaltar que, aunque ha mejorado la puntualidad de los servicios de transporte, en parte gracias a la mayor calidad de las infraestructuras viarias, hemos podido observar algún descuido, por lo que resulta aconsejable un control exhaustivo al respecto, valorar anualmente estos retrasos y, en su caso, adoptar las medidas pertinentes, dando cuenta a los servicios de inspección. En todo caso, se debe informar a los usuarios de los retrasos que se produzcan, puesto que constituye una obligación que con frecuencia se olvida.

Otro aspecto negativo es la deficiente información que en algunas estaciones se ofrece a los usuarios. Hemos encontrado carteles escritos a mano, informaciones obsoletas por haber cambiado los horarios de los servicios, ausencia o deficiencia de la megafonía, etcétera. En este sentido, todas las estaciones deberían contar con un sistema informatizado de información al usuario como del que disponen estaciones tan dispares en cuanto a su entidad como Málaga, Sevilla-Plaza de Armas, Ayamonte y Huelva, que están dotadas de tablero electrónico, monitores, etcétera.

Funcionan adecuadamente en general los servicios de consigna existentes, pero no cabe decir lo mismo de los servicios de facturación y depósito. Por otro lado, en este capítulo de deficiencias debemos mencionar la ausencia en algunas estaciones de extintores de incendios, al menos a la vista; la práctica inexistencia de carritos portaequipajes, lo que afecta principalmente a ancianos y discapacitados, y la insuficiencia y dificultad de acceder a aparcamientos cercanos a muchas estaciones. Todo ello afecta, lógicamente, a la calidad del servicio.

Como reflexiones finales, quiero trasladar a sus señorías que, aun cuando la calidad de los servicios que se prestan en las estaciones de autobuses de Andalucía pueda ser más aceptable que otros servicios públicos que ofrezca la propia Comunidad Autónoma o los Ayuntamientos, ello no puede hacer obviar las importantes carencias detectadas que hacen aconsejable adoptar medidas tanto estructurales como de conservación y mantenimiento que permitan alcanzar los niveles de eficacia, seguridad y calidad que demanda hoy todo usuario consciente de sus derechos y obligaciones. En definitiva, es preciso realizar un esfuerzo que posibilite la integración completa del sistema de transporte andaluz de viajeros en la red europea de sistemas de transportes públicos, con unos parámetros de calidad óptimos.

Si con la redacción de este informe especial hemos conseguido llamar la atención de los poderes públicos autonómicos y locales sobre la necesidad de reformar y, en su caso, sustituir alguna de las estaciones existentes, de mejorar la calidad de los servicios que se ofrecen en ellas y, al mismo tiempo, transmitir la idea de la necesidad de fomentar la instalación de marquesinas, refugios, apeaderos, intercambiadores y nueva estación de autobuses con un criterio de racionalización técnica, habremos alcanzado el objetivo que motivó su realización.

Gracias.

El señor PRESIDENTE

—Bien, muchas gracias, señor Defensor del Pueblo.

Tiene la palabra ahora, en el turno de los distintos Grupos, el señor portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, señor Romero.

El señor ROMERO RUIZ

—Gracias, señor Presidente.

Agradecer al Defensor del Pueblo, al señor Chamizo, el informe que acaba de presentar y que nosotros ya conocíamos por su publicación y su entrada en esta Cámara, y felicitar al Defensor del Pueblo, a sus colaboradores y a sus asesores por la radiografía que hacen en relación con el funcionamiento de las estaciones de autobuses en Andalucía, sus carencias, sus insuficiencias y una serie de recomendaciones que van a ser muy útiles para el trabajo de los Grupos parlamentarios y también para el Consejo de Gobierno, y para las empresas privadas que prestan sus servicios en la red de autobuses de Andalucía.

Las cifras son muy importantes: se habla de cuarenta millones de visitas, de usuarios, de personas que han estado en las distintas estaciones de autobuses de Andalucía. Hay que tener en cuenta que no hay un gran desarrollo del ferrocarril de cercanías, y que las distancias en Andalucía hacen que los autobuses cumplan una labor fundamental en la circulación y en el desplazamiento de la población andaluza. Hay que tener en cuenta también el mapa hospitalario y los servicios que se prestan en los hospitales comarcales y en los hospitales en las cabeceras de las provincias, y la necesidad de los ciudadanos y ciudadanas de Andalucía de hacer uso del servicio de autobús para un servicio tan esencial como es recibir su propia asistencia médica.

Hay que tener en cuenta también el sistema de pueblos que tiene Andalucía, cómo está distribuida su población, para que veamos que la red de autobuses es clave para prestar el servicio de un derecho a la libre circulación de personas en toda Andalucía. También lo que significan en nuestro mapa poblacional los centros educativos, que, aunque tengan un transporte específico, hay gestiones familiares, etcétera, que se tienen que desplazar a cabeceras de comarca que también utilizan los autobuses.

Yo quisiera detenerme en algo a que el Defensor del Pueblo ha hecho mención y que es muy importante, que son las marquesinas, los apeaderos o las instalaciones para refugios en una ruta que cubra una línea de autobuses.

En los pueblos de Andalucía, los Ayuntamientos están velando por las normas subsidiarias, por la disciplina urbanística; están prestando mucha atención a sus avenidas, a sus plazas, a sus calles principales, y son de un impacto paisajístico terrible algunas marquesinas de metal, de..., no sé si son de lata o de acero, con colores, que se deterioran y que causan un impacto muy negativo. Me parece muy interesante la recomendación que se hace y lo que ha recogido la Consejería de Obras Públicas de que los delegados provinciales pueden firmar con los Ayuntamientos convenios para el mantenimiento de esas marquesinas

y de esos refugios. Entre otras cosas para garantizar su existencia y su utilidad, porque, aunque no llueve mucho en Andalucía, en el invierno o hay una buena marquesina o habría que darle un impermeable o un paraguas al viajero que está esperando el autobús y que no tiene más remedio que estar, en algunas ocasiones, a la intemperie, porque hay que tener en cuenta que hay cierto hábito de, en algunas ocasiones, parar en un punto de una carretera que no tiene el apeadero en condiciones, que no tiene cobertura, que no tiene ningún tipo de cobijo para la gente que utiliza ese tipo de apeadero, marquesina o de parada de autobús.

Entonces, me parece muy importante lo que aquí se plantea, al mismo tiempo que sería interesante también que se vieran los enlaces y la puntualidad, porque en los enlaces y en la puntualidad, en el Derecho internacional y comunitario, en las compañías de aviación o en las compañías ferroviarias se exigen compensaciones; pero, cuando hay unos enlaces y una puntualidad que no se cumplen, en las estaciones de autobuses hay un viejo libro de reclamaciones y muy pocas posibilidades de que se abra camino el derecho del usuario cuando no se cumple una concesión de la que tiene una servidumbre, ya sea pública o privada, la empresa que explote la línea de autobuses. Me parece que sería muy importante prestarle atención a este tema y, al mismo tiempo, a la vigilancia, a la zona de consigna, a la informatización y a lo que significa que terminen el sacando el billete en el autobús, a través del conductor, en algunas ocasiones con pocas garantías, cuando las ventanillas no están abiertas todo el tiempo necesario.

Yo creo que es muy importante que hablemos de este tema, que son derechos para que la gente se desplace, que se corrijan esas deficiencias. Hay recursos, hay tecnologías y hay posibilidades también —y yo querría referirme a esto finalmente— de que, cuando se hagan concesiones por equis años a una compañía para explotar una línea, se le exija, en el pliego de condiciones, una serie de garantías para que esa línea sea explotada con respeto a los derechos de los usuarios de las estaciones de autobuses y de las líneas de autobuses en Andalucía. Entre otras cosas porque se hacen concesiones por equis años de la explotación de una línea, una vez que una empresa de autobuses de carácter privado la obtiene no cumple, en algunas ocasiones, con lo estipulado en ese pliego de condiciones que podría revisarse, y que no sería mala idea que los derechos de los usuarios fueran contemplados no sólo como lo son por la institución del Defensor del Pueblo, que canaliza sus quejas y sus protestas, sino por la propia Administración autonómica, que tiene competencias para revisar esas concesiones con objeto de mejorar ese servicio que se está prestando en las estaciones de autobuses a los andaluces y a las andaluzas.

Yo creo que es muy interesante lo que aquí se plantea, todas las recomendaciones que se hacen, y que deberíamos ponerlas en marcha porque estamos —esta mañana se decía en una emisora de radio— en el Primer Mundo, pero no en el patio de butacas, sino en el gallinero de ese Primer Mundo, y yo creo que estamos en condiciones, aquí en Andalucía, por los recursos que hay, por los convenios con los Ayuntamientos, por el papel de la Junta, de mejorar algo tan sencillo como son las marquesinas,

las paradas, la limpieza de las salas de espera, la explotación con información, con megafonía, con paneles informáticos, con expendedorías de billetes, con garantías en las estaciones de Andalucía.

Por lo tanto, nosotros saludamos y valoramos muy positivamente el informe que aquí se acaba de presentar en nombre de nuestro Grupo parlamentario.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE

—Muchas gracias, señor portavoz.

Tiene la palabra a continuación el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, señor Ramos Aznar.

El señor RAMOS AZNAR

—Gracias, señor Presidente.

En primer lugar, como no podía ser de otra manera, evidentemente, mostrarle el agradecimiento del Grupo Parlamentario Popular por su presencia, como también por la presencia del Defensor Adjunto del Pueblo y el personal de la oficina del Defensor del Pueblo que hoy nos acompaña en esta Cámara. Y, naturalmente, también felicitarle a la oficina del Defensor del Pueblo por el magnífico estudio e informe sobre las estaciones de autobuses en Andalucía, que, desde luego, se explica por sí mismo. Y se explica por sí mismo, entre otras cosas, por la gran cantidad de ciudadanos afectados por las disfuncionalidades y carencias que se producen en el ámbito de la misma, y que se explica también, asimismo, por la necesidad del usuario, que espera, sin duda de ningún tipo, un servicio de más calidad que el que le se da en la actualidad, un servicio donde prime la buena ubicación de las estaciones de autobuses, un buen servicio donde no sea frecuente, como en la actualidad, el excesivo número de barreras arquitectónicas, un buen servicio en cuanto al mantenimiento de las propias instalaciones en sí, donde los servicios de información sean claros y veraces, donde la fluidez en la atención de la venta de billetes en ventanilla sea rápido y sea eficaz; en definitiva, unas demandas que, entendemos, son compartidas por el Grupo Parlamentario Popular desde el momento en que este informe, este estudio, lo que plantea es el mejoramiento de un servicio que, como decía el señor Romero, ni más ni menos que afecta del orden de entre treinta y cuarenta millones de pasajeros al año.

Y un estudio que explica también de una forma clara la necesidad de sustituir y modificar cosas para un servicio de más calidad, y, desde luego, empezando por ellas, desde luego la insuficiencia de las estaciones existentes, ya sean públicas o privadas, que para un ámbito territorial tan extenso como es el ámbito territorial andaluz, pues sólo llega a 36 estaciones de autobuses en Andalucía, de las cuales 30 son públicas y seis privadas.

Pero fundamentalmente, señor Defensor del Pueblo, desde luego, este informe es un magnífico instrumento en cuanto a los aspectos que necesariamente, como consecuencia de lo que dictamina el estudio, tienen que mejorarse de cara a

prestar un mejor servicio público en esas estaciones de autobuses de Andalucía, y, desde luego, aspectos que tienen que mejorar, como la falta de planificación en cuanto a la localización y la construcción de las estaciones de autobuses; al propio régimen jurídico —una falta de reglamento de funcionamiento y servicio de esas estaciones de autobuses—; de aspectos como la conservación y el mantenimiento, con la carencia, igualmente, de un pliego de condiciones que regule las condiciones mínimas de conservación y mantenimiento; la idoneidad de las localizaciones, como le decía anteriormente; desde luego plantear también la construcción ineludible de nuevas construcciones, que, al parecer, no las hay previstas; evidentemente incorporar, en un número elevado, aunque ya se ha empezado a hacer, desde luego lo que tendría que ser la instalación de muchísimas más marquesinas de las existentes en la actualidad; incurrir también en las inspecciones de funcionamiento por parte de la Administración; garantizar los derechos de los usuarios a través de las hojas de reclamaciones; servicio de bar y restaurantes; carencia de dotaciones de medios personales, información veraz sobre horarios y destinos; servicio de facturación, consignas y depósitos, y, en definitiva, también un aspecto que usted ha destacado en su intervención: reforzar las medidas de seguridad en estas instalaciones.

En definitiva, para no prolongarme más, señor Defensor del Pueblo, agradecerle o reiterarle nuevamente el magnífico estudio e informe que hoy ha traído usted a esta Cámara; agradecerle también las consideraciones que en él se recogen, y, desde luego, asegurarle, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, que el Partido Popular, el Grupo Parlamentario Popular, hará un buen uso de las mismas y planteará iniciativas en relación a la corrección de las deficiencias que en él se apuntan desde esta Cámara en su doble vertiente, como control al Gobierno y como también partido político con posibilidad de plantear iniciativas legislativas para corregir esta situación.

El señor PRESIDENTE

—Muchas gracias, señor portavoz.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra su portavoz, señora Ortiz Rivas.

La señora ORTIZ RIVAS

—Gracias, señor Presidente.

Y en primer lugar anunciar que estaba previsto que interviniera la Diputada Inmaculada Gálvez, que, como dije al principio de la Comisión, por motivos de salud no puede estar presente, y en su nombre lo haré yo.

Por supuesto, en primer lugar, agradecer al señor Chamizo su petición, su solicitud de comparecer sobre un asunto que en muchos de los casos nos parece que todo marcha bien, pero que, tras su exposición y su informe, nos obliga a reflexionar sobre muchos aspectos en los que hay que seguir realizando grandes esfuerzos para seguir mejorando nuestro servicio público. Es el caso de la eliminación de barreras que él apuntaba, de la limpieza de las esta-

ciones de autobuses, de la seguridad, de los servicios de información al usuario, etcétera, etcétera.

Si nos permite, y antes de entrar de lleno en el tema que nos trae a esta comparecencia, un inciso sobre la estación de autobuses de Marbella, a la que se hace mención en la página 124 de su informe. Es una de las de más alta valoración para los usuarios, incluida su ubicación. La estación es nueva y, por tanto, su valoración global es buena; sin embargo, la valoración de su mantenimiento, para el poco tiempo que lleva abierta, no es tan positiva.

Sin perjuicio de algunas otras opiniones sobre su ubicación, dado que la red interna en la ciudad de Marbella para la conexión con servicios como la estación de autobuses debe ser reestructurada, la ubicación urbanística de esta estación de autobuses, que, como bien sabe, está situada en un complejo de hotel, restaurante, locales comerciales, supermercados y una gasolinera, no respeta la legalidad urbanística vigente para el término municipal de Marbella, dado que la parcela en la que se procedió a edificar cuanto se ha mencionado está calificada de equipamiento educativo, y hay que recordar que la Junta de Andalucía no ha podido iniciar la construcción de tres centros de enseñanza dado que el Ayuntamiento de Marbella no ha cedido el suelo destinado a dichos centros. Asimismo, y dado el proceso urbanizador que se ha ejecutado en esa zona, en este momento sus accesos están totalmente colapsados por el tráfico intenso de donde se encuentra.

Por lo anterior, y teniendo en cuenta el apartado de su informe sobre valoración, el apartado cuarto, y con respecto a dicha estación de autobuses, ante el incumplimiento constante del respeto a los procedimientos legalmente previstos en los que concurren competencias concurrentes de dos Administraciones, local y autonómica, el Ayuntamiento de Marbella no ha tenido en cuenta la estructura de la localidad, su condicionamiento urbanístico, la entidad y distribución de la población y los accesos a las vías de comunicación.

Una vez cerrado el anterior paréntesis, y dado que la intervención de este Grupo Socialista la iba a realizar, como decía, la Diputada de Los Verdes, era de esperar que nos mencionara la situación de la estación de autobuses de su pueblo, Marbella. Pasamos a continuación a expresar la posición de este Grupo.

En primer lugar, y como recoge en la página 29 de su informe, el criterio para abordar la construcción de las distintas estaciones y apeaderos se tiene en cuenta por la Consejería de Obras Públicas y Transportes, la Dirección General de Transportes, criterios como el volumen de viajeros que demandan servicios, pero sobre todo prima la demanda municipal para la construcción de tales instalaciones y, sobre todo, que se facilite el suelo necesario para ello. Este criterio, aunque nos pudiera parecer en un primer plano intrascendente para determinar la necesidad de una estación de autobuses, es fundamental, dado que, aun cuando existe un interés en la política de la Junta de Andalucía para mejorar la planificación y el control de estas construcciones e instalaciones, es necesaria la dotación de suelo, que compete a las Administraciones locales.

Así las cosas, si un Ayuntamiento, además de no prever el suelo para este equipamiento, no demanda su construcción, difícilmente se puede emprender por la Administra-

ción autonómica la modernización de dichas instalaciones para el desarrollo de las estructuras básicas del territorio regional y la plena conexión interior de éste. No consta ningún supuesto en el que el Ayuntamiento haya cedido el suelo para este fin y demandado la construcción de la estación de autobuses que se haya resuelto por la Consejería de forma negativa; todo lo contrario, la posición que siempre se ha mantenido, que ha mantenido la Consejería de Obras Públicas y Transportes, ha sido la de colaboración con las otras Administraciones con competencias concurrentes, y por ello nos remitimos a cuantos convenios se han suscrito entre ambas Administraciones para la inversión que ha de asumir la Consejería de Obras Públicas.

Como continúa en su informe el señor Chamizo, quien se responsabiliza del mantenimiento de las estaciones de autobuses tras su construcción es el Ayuntamiento, que suele cederlo a un tercero para su explotación, y con respecto a los apeaderos, recoge igualmente que, al igual que ha ocurrido con las estaciones de servicio, aquéllos son de iniciativa municipal, que marca su localización y construcción, y en conexión con lo anterior se ha de indicar que el contenido de la valoración décima sobre los planes de inspección de la Consejería de Obras Públicas y Transportes es una de las tareas más difíciles de emprender, dado que, si el mantenimiento tras la construcción corresponde a los Ayuntamientos, la Consejería se deberá dirigir, en primer lugar, a las Corporaciones locales, y si éstas han cedido a un tercero, deberán llevar a cabo las actuaciones necesarias para el cumplimiento exacto de la concesión que haya podido realizar.

Por ello, en primer término, por la colaboración que han de prestar los Ayuntamientos en una primera fase facilitando el suelo apto para este equipamiento, así como dar traslado de sus necesidades, al igual que en otros temas... Y ello no porque la Junta de Andalucía eche balones fuera, sino por ser aquella una Administración más cercana al ciudadano y, por tanto, a sus necesidades, y de ello la competencia que se le reconoce en materia de planeamiento urbanístico, y por otro lado el incumplimiento de la previsión contenida en el artículo 40.2 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres por la Administración del Estado, debiendo haber aprobado el catálogo de los derechos y obligaciones de los usuarios de estos servicios que tienen obligación para los usuarios.

Por último, mencionar que el futuro reglamento de régimen interior de las estaciones de autobuses nos parece a todos positivo, y esperando que los trámites sigan su buen curso para su aprobación.

De nuevo reiterar las gracias al señor Chamizo por un asunto de tanta importancia, que a veces lo vemos lejano cuando no se hace uso del transporte colectivo; pero hacerles llegar nuestra inquietud por este servicio, que ha crecido con el contenido del informe que hoy presenta ante esta Comisión.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE

—Bien. Muchas gracias, señora portavoz.
Tiene la palabra el Defensor del Pueblo Andaluz.

El señor DEFENSOR DEL PUEBLO ANDALUZ

—Sí. Muy brevemente.

Creo que éste es un tema, el de las estaciones de autobuses, donde, lógicamente, tiene que prevalecer casi un acuerdo de los Grupos parlamentarios, cada uno dentro de su responsabilidad, porque afecta a muchísimos ciudadanos y ciudadanas de Andalucía.

Con respecto a la intervención de don Antonio Romero, es cierto que se necesitan nuevas líneas de autobuses. De hecho, precisamente en la provincia de Almería hemos intervenido, y esta vez con eficacia, para que se ponga un servicio de microbuses en todo lo que es la zona de la comarca de Tabernas, precisamente por el problema de ir a la visita del médico que usted señalaba, y es un tema que continuamente se está demandando desde la oficina y he de decir que generalmente hay una buena respuesta por parte de la Administración. El mapa sanitario de Andalucía, curiosamente, hay que completarlo con una red de carreteras y con un servicio de autobuses, que creo que serviría mucho para los ciudadanos que lo utilizan.

Con respecto a la intervención de don Jorge Ramos, bueno, creo que, ciertamente, hay que sustituir cosas y, sobre todo, hay que planificar; planificar desde la perspectiva de crecimiento de las ciudades y de los pueblos, y de cara al futuro tener en cuenta, cuando en alguna provincia de Andalucía aparezca como realidad el metro, que son necesarios los intercambiadores, que hoy por hoy, lamentablemente, apenas sí existen en Andalucía, pero creo que serán necesarios en el momento en que se instale el metro o en aquel momento en que algunos aeropuertos, pues, sean aeropuertos, entre comillas, más visitados por la población.

Con respecto a la intervención de la señora Ortiz, es verdad que Marbella es una cosa extraña en cuestión urbanística, y aquí creo que hay otro ámbito y en nuestro informe quedan reflejados los aspectos... —no en éste, sino en el informe anual—, quedan reflejados..., bueno, pues todos los problemas urbanísticos.

Aquí, yo estoy de acuerdo en que, sin la colaboración municipal, sin una oferta por parte de los Ayuntamientos y con acuerdo de la Junta, no es posible, muchas veces, abordar la creación de una estación de autobuses; pero, en definitiva, yo creo que ustedes y el propio Defensor se deben a los ciudadanos y la única manera de servirlos es, en temas tan evidentes, llegar a fórmulas de consenso.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE

—Bien. Muchas gracias, señor Defensor del Pueblo.

Procedemos a dar la despedida y agradecerle su presencia en esta Comisión, y, lógicamente, felicitarle por el informe que acaba de presentar. Muchas gracias.

Se suspende por cinco minutos la Comisión.

[Receso.]

Debate agrupado de las Comparecencias 6-00/APC-000054 y 6-00/APC-000061, de la Excm. Sra Conse-

jera de Obras Públicas y Transportes, a fin de dar cuenta y evaluar las actuaciones de la Junta de Andalucía en la red ferroviaria de Andalucía y en el eje transversal.

El señor PRESIDENTE

—Bien. Se reanuda la Comisión con el siguiente punto del orden del día, debate agrupado de las siguientes iniciativas. Por un lado, solicitud de comparecencia de la señora Consejera, a fin de dar cuenta y evaluar las actuaciones de la Junta de Andalucía en el eje ferroviario transversal de Andalucía, presentada por el Grupo Parlamentario Popular, y, por otro lado, solicitud de comparecencia de la señora Consejera a fin de informar sobre las actuaciones de la Consejería en la red ferroviaria de Andalucía, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

Tiene la palabra la señora Consejera de Obras Públicas.

La señora CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Muchísimas gracias, Presidente.

Bien, para abordar este tema, voy a hacer unas breves consideraciones previas, teniendo en cuenta que el ferrocarril es un modo de transporte por el que la Junta de Andalucía viene apostando de manera decidida a lo largo de toda la historia de la autonomía, dadas las características de alta capacidad, de bajo impacto ambiental y posibilidades en el momento en que la prestación del servicio es de calidad.

Los previsibles incrementos de niveles de motorización de la sociedad andaluza constituyen un motivo adicional para mejorar la calidad de este transporte público, cumpliendo así el objetivo de la Unión Europea de aumentar la participación del ferrocarril en el conjunto de los sistemas de transportes, tanto de pasajeros como de mercancías.

En este sentido, el ferrocarril ofrece importantes ventajas comparativas. Por un lado permite desplazamientos de modo más seguro en términos de accidentabilidad, y por otro llega a todos los usuarios que no disponen de automóvil y prolonga la vida útil de las infraestructuras. De forma adicional, además, el ferrocarril constituye un elemento de cohesión territorial de primera magnitud.

Para atender las solicitudes de comparecencia de los Grupos políticos de esta Cámara, voy a hacer una primera parte, refiriéndome a las actuaciones en el eje ferroviario transversal, y a continuación me referiré al conjunto de otras actuaciones que en materia de ferrocarril desarrolla la Junta de Andalucía.

Como saben ustedes, señorías, el Gobierno de la nación posee la titularidad de todas las líneas de ferrocarril en Andalucía, y también me imagino que recordarán cómo a mediados de la década de los ochenta la Administración central realiza una serie de estudios en los que se analiza la baja rentabilidad de determinadas líneas, declarándolas de altamente deficitarias, algunas de ellas en Andalucía.

Ante esta situación, la Junta de Andalucía apostó por

el mantenimiento de los servicios, sobre todo del eje ferroviario transversal, dada su importancia estratégica para la articulación del territorio andaluz. Se inicia entonces una negociación con Renfe, que ha ido traduciéndose en sucesivos convenios de colaboración mediante los cuales la Junta de Andalucía ha realizado labores de inversión y de mantenimiento de esta línea. A su vez, el convenio de servicios regionales con Renfe ha permitido habilitar una línea de subvenciones autonómicas para fomentar y mejorar los servicios del transporte.

Haciendo un poco resumen de las actuaciones, les recordaría a sus señorías que las actuaciones de la Junta de Andalucía en el eje ferroviario transversal se pueden subdividir en dos períodos. El primero de ellos entre 1985 y 1995, en el que se firmaron, como antes he comentado, distintos convenios para la renovación de vías férreas, instalaciones de seguridad y variantes. La inversión autonómica en este período fue de aproximadamente diez mil setecientos millones de pesetas.

En 1995 se produce el cierre de los convenios suscritos hasta la fecha, se salda la deuda que teníamos con Renfe y se abre un nuevo período de colaboración con objetivos, quizás, más ambiciosos. A esta segunda etapa corresponde inversión autonómica de 4.125 millones de pesetas, completando así un montante de hasta 14.800 millones que entre 1985 y 1999 se han realizado en el eje transversal. A ello hay que sumar, además, los 3.290 millones de renovación y variante del tramo Loja-Tocón, actualmente en fase de adjudicación.

Mención aparte por su importancia merecen las actuaciones de supresión de paso a nivel para la mejora de la seguridad, tanto del transporte ferroviario como del de carretera, y desde marzo de 1996 a la actualidad se han suprimido 131 pasos a nivel en las ocho provincias, y a corto plazo prevemos la supresión de otros 29. Saben ustedes que, para la supresión de estos pasos a nivel, se hace necesaria una actuación coordinada y convenios de colaboración con Ayuntamientos, Diputaciones, Renfe y el propio Ministerio de Fomento, y en principio estas 29 actuaciones serían las posibles a realizar con carácter inmediato.

Y en segundo lugar, el aumento de flujo de viajeros ha sido posible también gracias al capítulo de subvenciones concedidas por la Junta de Andalucía a la explotación de servicios regionales, centradas sobre todo, como les decía antes, en el eje ferroviario transversal. En virtud del convenio de servicios regionales, la Junta de Andalucía abona a Renfe las subvenciones por valor de 4.900 millones de pesetas en el período 1995-1999, y a ello hay que sumar las previsiones de este año de más de novecientos millones de pesetas en concepto de subvención.

En este segundo período, las inversiones acumuladas por la Junta han conseguido una paulatina mejora y modernización de las infraestructuras, junto a la puesta en servicio del material móvil TRD, que todos ustedes conocen, en el marco del convenio de colaboración al que antes he hecho referencia de 1995. Estas mejoras han supuesto una significativa reducción de tiempo de recorrido y mayor confort y mejora de la calidad, y, por tanto, aumento de usuarios. Recordar, simplemente, que los tiempos de recorrido están ahora en Sevilla-Málaga en dos horas, cua-

renta y cinco minutos; Sevilla-Granada, dos horas, cincuenta minutos; Sevilla-Almería, cuatro horas, cincuenta y cinco minutos, y las mejoras introducidas gracias a las inversiones han permitido también un aumento considerable de viajeros. Decirles que en 1995 el número de viajeros era de 552.000 y que en 1999 estamos alrededor de los novecientos mil. Yo creo que las cifras son espectaculares en este sentido y quiere decirse que quizás ésta es una opción que debemos desarrollar en el futuro.

Todo lo anterior expuesto merece, por tanto, un balance positivo por parte de la Junta de Andalucía. La intervención autonómica ha conseguido revitalizar y dar calidad a unos servicios que han pasado de ser catalogados por Renfe como de altamente deficitarios a contar con cerca de un millón de viajeros anuales.

En diciembre de este año expira el actual convenio con Renfe, de forma que actualmente estamos trabajando en el nuevo convenio para el próximo año, y que probablemente sea un convenio de transición puesto que vamos a ir profundizando en la nueva filosofía que dimana de la propia transposición de directivas que sobre el ferrocarril se están a punto de aprobar en la Unión Europea. La Unión Europea quiere revitalizar el uso del transporte ferroviario como alternativa al transporte por carretera, por lo que se ha decidido acometer la liberalización de los ferrocarriles, como ya se había hecho en otros sectores. Recuerden la directiva de 1991, cuya numeración es la Directiva 91/440, sobre el desarrollo del ferrocarril comunitario, y en ella se marca como objetivo la separación de lo que es la administración de las infraestructuras de la actividad del transporte. Esta directiva está ahora en proceso de modificación, como saben sus señorías, para incluir elementos destinados a hacer más equitativo el uso de las infraestructuras y garantizar la creación de entidades independientes para la prestación de servicios y para la administración de las infraestructuras ferroviarias.

La propuesta directiva está en la última fase de su tramitación, el Parlamento Europeo ha realizado ya la segunda lectura del texto, que será, sin duda, objeto de conciliación próxima entre el Parlamento y el Consejo. Es previsible que la nueva directiva se pueda adoptar en los primeros meses del próximo año.

En este sentido, la progresiva liberalización del sector debe dar paso a una separación entre la gestión de la infraestructura del transporte y los servicios del transporte, y entiendo que ésta es la vía que está utilizando el propio Ministerio en su propia reorganización interna y la reorganización de los servicios de Renfe, y por ello hemos de tener en cuenta esta nueva filosofía a la hora de abordar los convenios que hagamos con Renfe.

En el nuevo convenio se plantearían, además, dos convenios, uno referido a lo que es la infraestructura, puesto que tendría que tener implicación directa el Ministerio, dado que en la reorganización lo que es infraestructura se gestionaría por entidad distinta de Renfe, y otro referido a lo que es el tema de subvenciones para fomentar el transporte de viajeros.

En cuanto a la infraestructura, lo importante para nosotros, o el esquema de negociación para nosotros, es precisamente que el eje ferroviario transversal vuelva a ser de

interés nacional. Esto cobra especial sentido, puesto que, aparte de la mejora en lo que es el número de viajeros y, por tanto, que no se puede catalogar ya como un eje deficitario, sino que hay que tener en cuenta, además, que el Ministerio de Fomento ha encargado un estudio en el que puede contemplarse la conexión de Granada a la alta velocidad, precisamente en la vía Granada-Bobadilla, en virtud de los acuerdos de la Junta con Renfe será posible poner en marcha, en cuanto al otro apartado, lo que son los vehículos TRD vasculares, gracias a los cuales los tiempos de recorrido podrán, a su vez, disminuir nuevamente.

Una vez realizados las variantes y los actuales trabajos en el eje ferroviario, es posible mejorar sustancialmente..., tendremos como objetivo mejorar sustancialmente los tiempos y que el Sevilla-Málaga tenga dos horas, diez minutos, el Sevilla-Granada dos horas, veinticinco, y tres horas cincuenta Sevilla-Almería. Ése sería el objetivo a medio y largo plazo.

Hasta aquí sería un poco lo que son las claves de lo que ha sido la actuación de la Junta de Andalucía en relación con el eje transversal, los convenios de Renfe, así como lo que son las perspectivas que tiene la Junta de Andalucía en relación con la nueva negociación de los convenios, que en este caso ya serían dos; es decir, distinguiríamos lo que es negociación de infraestructura de lo que es la negociación del convenio para la mejora de servicios con Renfe en un futuro próximo, para que ya el 2001 sea, quizás, ese año de transición hasta que podamos abordar proyectos más ambiciosos.

Pero junto con todas estas actividades en el eje transversal, quiero recordarles también un conjunto de actuaciones que se realizan desde la Junta de Andalucía en materia de ferrocarril, como son actuaciones en ciudades, en líneas de mercancías y en relación con la alta velocidad y sus nuevas conexiones.

En las actuaciones de la Junta de Andalucía en cuanto a ciudades, que son todas las actuaciones de soterramiento, etcétera, ha participado, como ustedes recordarán, activamente en los entornos urbanos y en la integración del ferrocarril en el caso de las grandes ciudades de la Comunidad. En 1993 recuerdan ustedes que se participó en la red arterial de ferrocarril de Sevilla y en Córdoba. Posteriormente la Junta de Andalucía entró a formar parte también en el consorcio urbanístico de la zona ferroviaria de Jerez, en el que participamos con un 25%, y en la integración urbana de Cádiz, en la que la Junta participa con un 20%. De esta última se está ejecutando ya el soterramiento, como ustedes conocen, y hasta el momento las inversiones autonómicas que se han ejecutado en este tipo de actuaciones ascienden a 15.735 millones de pesetas.

Hemos previsto también, hemos ofertado al Gobierno, la posibilidad de colaboración de este tipo de actuaciones en Almería y en el Campo de Gibraltar. Creemos que las actuaciones en cada ciudad necesitan un convenio específico con Renfe y con el Ministerio de Fomento, pero quizás podríamos plantear un protocolo o convenio marco, precisamente para diseñar lo que sean las líneas de colaboración que puedan concretarse después en el desarrollo en cada una de las ciudades, prestando especial atención, lógicamente, a lo que es la otra faceta importante de la integración del ferrocarril

en el tema urbano, que es el desarrollo de los consorcios de transporte, que, como saben ustedes, están bastante avanzados en Sevilla y en Granada y se podrán formular previsiblemente en Málaga y en Bahía de Cádiz.

Entendemos que solamente mediante la intervención coordinada de las Administraciones en las áreas metropolitanas se puede hacer realidad el principio de la intermodalidad de todos los medios de transporte público que propugna la Unión Europea, y que en otros los medios de transporte el ferrocarril juega un papel clave, dada su creciente importancia en las comunicaciones interurbanas y de gran aceptación entre la ciudadanía.

Otro apartado importante en relación con las actuaciones en ferrocarril por parte de la Junta de Andalucía se refieren a las prioridades que cumple el ferrocarril en cuanto a mercancías. A este respecto, como saben sus señorías, el Ministerio de Fomento está desarrollando varios proyectos de renovación y mejora en la línea Bobadilla-Algeciras, que conecta uno de los puertos más importantes de Europa en transporte de mercancías con el resto de la red transeuropea. Precisamente la intermodalidad en el transporte de mercancías es la principal línea de trabajo a seguir en el futuro; así lo indica, como he comentado antes, la Unión Europea, y entiende que uno de los grandes déficit en Europa es la participación del ferrocarril en el transporte de mercancías y se viene propugnando, por tanto, su potenciación.

La interconexión por ferrocarril de los importantes puertos marítimos andaluces tendrá un buen efecto positivo en el volumen de flujo de mercancías, sobre todo en la capacidad de penetración de los productos en los mercados nacionales e internacionales. En este sentido, se ha planteado al Ministerio la necesidad de mejorar las líneas Huelva-Zafra, Rosales-Zafra, así como las posibilidades de conexión de los puertos de Huelva, Sevilla, Cádiz y Algeciras con un mercado de mayor potencialidad a medio y largo plazo.

En cuanto a los trabajos que ha desarrollado la Junta en relación con la alta velocidad, quiero recordarles simplemente, señorías, que la Junta ha impulsado el conjunto de proyectos de conexión de todas las capitales andaluzas de la alta velocidad mediante la realización de estudios de planificación, viabilidad e informativos.

Como saben ustedes, ahora, cuando el Ministerio ha hecho una gran apuesta por el ferrocarril, en Andalucía digamos que las opciones las teníamos claras, lo cual puede posibilitar una más fácil ejecución, evitando cuestiones y debates que puedan entorpecer esta realidad. De ahí que los trabajos que ya se finalizaron en el estudio del Ave Córdoba-Málaga creo que van a favorecer esa mayor agilidad a la hora de su acometida, la viabilidad en cuanto a las conexiones de Jaén y Granada, el estudio de viabilidad de Almería con el levante, el estudio de viabilidad de la relación de las dos bahías, Algeciras y Cádiz, y el estudio de viabilidad en relación con Sevilla-Huelva-Faro. La inversión en relación a la realización de todos estos estudios ha sido de en torno a seiscientos diecisiete millones de pesetas.

El Presidente de la Junta de Andalucía marcó como una prioridad en su discurso de investidura conseguirlo en un plazo razonable, y ha acordado el tiempo para que Andalucía se incorpore plenamente a la red transeuropea de alta velocidad. Entiendo que, con los planes que el

Ministerio pone sobre la mesa, podría ser posible, sobre todo si finalmente se garantiza que todos estos proyectos sean acometidos con la financiación correspondiente y dentro de los marcos comunitarios de apoyo 2000-2007.

En estos momentos, de acuerdo con los planes del Ministerio, están en fase de estudio las conexiones de alta velocidad Almería, Granada, Jaén, Huelva y Cádiz, y las más avanzadas son las conexiones de Córdoba, Málaga y Sevilla-Cádiz, que ya tienen tramos en fase de ejecución. Consecuentemente, hasta que no estén terminados los estudios informativos que se han puesto en marcha por el Ministerio, no tendremos una definición clara de las características de las conexiones de la alta velocidad, como puede ser el tema del ancho de vía o la duplicación de vías.

Como saben ustedes, el real decreto de 23 de junio que asimilaba lo que es la velocidad alta con la alta velocidad no se pronuncia sobre estos aspectos específicamente de ancho de vía y de necesidad de vía doble, por lo cual estamos a la espera de esos estudios informativos encargados por el Ministerio para, una vez que haya una definición más clara en cuanto a qué tipo de conexión se efectuará, poder con posterioridad hacer una definición y una propuesta por parte de la Junta de Andalucía que permita, lógicamente, abordar nuevos convenios con Renfe, nuevos convenios con el Ministerio, para procurar ese servicio andaluz o ese servicio de alta velocidad para Andalucía. Lógicamente, ello puede traer consigo también unas necesidades organizativas para la Junta de Andalucía creando su propio operador —será un tema de debate futuro—, y este operador actuaría sobre los servicios de transporte, puesto que las infraestructuras continuarían siendo de titularidad estatal.

En resumen, señorías, la Junta de Andalucía ha entendido desde el principio el valor estratégico del ferrocarril en nuestra Comunidad; ha realizado siempre una apuesta de futuro sin tener competencia en la materia; la inversión autonómica en ferrocarril desde 1985 a la actualidad se globaliza en 36.000 millones de pesetas, que se desglosan en 14.800 millones en inversiones, 4.900 en subvención a la explotación, 15.700 en actuaciones de ciudades y 617 en estudios informativos.

Considero que el balance es positivo. De todas formas queda mucho por hacer, y sobre todo cuando en estos momentos están definiéndose temas de especial trascendencia que pueden afectar, lógicamente, a toda la red de alta velocidad de Andalucía.

Gracias.

El señor PRESIDENTE

—Muchas gracias, señora Consejera.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, señor Ramos Aznar.

El señor RAMOS AZNAR

—A mí me parece, señor Presidente, señora Consejera, a mí me parece, sinceramente, excesivo el grado de satisfacción que tienen su Consejería y usted como Conse-

jera en relación a las actuaciones que la Junta de Andalucía ha llevado a cabo en materia del transporte por ferrocarril en general en Andalucía, y, desde luego, de su intervención parece que las actuaciones previstas de cara al futuro, de cara al futuro, en relación al ferrocarril en Andalucía son producto, ni más ni menos, que de una inversión de 617 millones de pesetas que ha hecho su Consejería para ver la viabilidad en la toma de consideración y la decisión de dotar a Andalucía de unas infraestructuras férreas de las que en la actualidad carece, que es en lo que me parece que estamos de acuerdo su señoría y yo.

Hombre, realmente las cosas no son exactamente así. No son exactamente así y, desde luego, nadie puede llevarse la interpretación equívoca de que, realmente, el gran *boom* que va a tener el ferrocarril en Andalucía sea una consecuencia imputable casi en su totalidad al celo de la Junta de Andalucía, que ha invertido la friolera de 617 millones de pesetas en estudios de viabilidad de lo que tienen que ser los corredores de alta velocidad, fundamentalmente, en Andalucía. Eso no es exactamente así y la realidad es que hay la definición del denominado corredor de Andalucía, definición del corredor denominado Andalucía que viene dado por la línea de alta velocidad Córdoba-Málaga, que viene dado por la línea de alta velocidad Bobadilla-Granada, la conexión a Almería, la conexión a Jaén, Sevilla-Cádiz, que, como usted ha dicho, se está ejecutando, pero la está ejecutando el Gobierno de España, la Sevilla-Huelva, que se licitaron los proyectos hace escasos días, y la Bobadilla-Algeciras, que también le dará solución al tema importante de la interconexión hacia los mercados exteriores del gran sistema portuario de Andalucía de titularidad estatal administrado por la Junta de Andalucía. Ésa es la realidad, y la realidad es que el Estado ha comprometido inversiones por importe de 600.000 millones de pesetas en materia de ferrocarril, que están en el Plan Director de Infraestructuras del Estado —por tanto, no estamos hablando de una entelequia, no estamos hablando de un punto de partida apriorístico, sino estamos hablando de una realidad, que está plasmada en un documento, un documento al cual usted tiene alcance y conocimiento sobrado de él—, y que, simple y llanamente, en materia de alta velocidad lo que plantea es conectar todas las ciudades andaluzas, las capitales, incluida también Algeciras en este caso a través de la mejora de la red Bobadilla-Algeciras, pues, evidentemente, adaptándola a los tiempos de alta velocidad en sus conexiones con el exterior de la Comunidad Autónoma de Andalucía, y eso tiene un importe superior a los cuatrocientos cincuenta mil millones. Y usted también sabe perfectamente que eso es un reto que estará hecho entre el 2000, el 2007 y 2008, y, efectivamente, coincido con usted en que la que está más adelantada es la alta velocidad Córdoba-Málaga, que será una realidad que estará en funcionamiento en el año 2004.

Pero ése no era el objeto de mi comparecencia, señora Consejera. Como bien dice el título de la comparecencia que yo le he planteado, yo lo que le he planteado es que me diga usted qué ha hecho en función de los recursos económicos que ustedes dijeron que iban a llevar a cabo en lo que era el eje transversal de Andalucía. Y, efectivamente, tienen ustedes un contrato programa con Renfe

1995-98, que recogía la continuidad de la explotación en las líneas Utrera-La Roda, Bobadilla-Granada y Villanueva del Río-Guadalcanal, así como los servicios afectados por la reducción de servicios recogidos en el contrato programa de Estado 1994-98.

Decirle de entrada también, porque lo que sobra no huelga, que si estamos hablando de una reducción y estamos hablando de un sistema ferroviario transversal en el cual la Junta no tiene competencias, pero la Junta asume los compromisos de materializar unos compromisos económicos mediante inversiones, es evidentemente imputable a alguien que, desde luego, no somos los que estamos en este lado o no somos los que estamos en este momento al frente del partido, al frente del Gobierno de España, porque quien declaró no de interés general esos recorridos e itinerarios por tren, pues no fue precisamente el Gobierno del Partido Popular, sino que fue el Gobierno del Partido Socialista. Por decirlo para que después no pueda entenderse que es que hemos sido nosotros los que hemos descatalogado como red de interés general en Andalucía esta o aquella línea.

Pero, ciñéndome a la cuestión, que es lo que a mí me interesa que usted me conteste, señora Consejera, ustedes... Además está publicado en Internet; me imagino que seguirá siendo válido desde el momento en que está muy claro. Hombre, yo no creo que la apuesta de la Junta de Andalucía —sinceramente, me hubiera encantado que hubiera sido bastante más, bastante más— haya sido tan decidida en pos y en beneficio del ferrocarril en Andalucía, sinceramente. Y, además, la que ustedes consignan o presupuestan, y además catalogan cuáles van a ser las actuaciones, evidentemente, luego tampoco las cumplen, luego tampoco las cumplen.

La friolera o la forma decidida de la apuesta de la Junta de Andalucía en materia ferroviaria de Andalucía, señora Consejera, ha consistido en aproximadamente mil trescientos millones del convenio programa con Renfe anualmente, que es cierto, y después ha consistido en un compromiso de inversión por importe de 33.700 millones de pesetas, de los cuales ustedes han sido capaces de cumplir en quince o dieciséis años única y exclusivamente del orden de doce mil millones de pesetas, con lo cual ustedes han dejado de invertir en aspectos importantes de acondicionamiento del eje ferroviario transversal, pues, ni más ni menos que la friolera de 20.470 millones de pesetas. Si en el período 1986-99, como dice usted, han invertido en el mejoramiento del orden de 12.800 millones de pesetas, pues estamos hablando de que la friolera y la apuesta decidida en cuanto a la mejora de esas líneas transversales, que ahora le voy a citar cuáles son, ha consistido en una inversión media de carácter anual de 800 millones de pesetas. Por lo tanto, me parece que tampoco es para tirar cohetes y me parece que es una cosa más bien discretita, y de lo que habría que hablar es de por qué —y es la pregunta y es el objeto de la comparecencia, señora Consejera— se ha dejado de invertir, sobre esos 33.700 millones de pesetas previstos, se han dejado de invertir ni más ni menos, hasta el momento, que 20.470, que además le digo a qué líneas comprometidas por ustedes se refiere. Concretamente a la línea Osuna-Pedrerá, presupuesto

5.200 millones no realizados; concretamente la línea Antequera-Archidona, 3.440 millones de pesetas no realizados; concretamente la línea Archidona-Salinas, 3.539 no realizados; concretamente la línea Salinas-Loja, 6.000 millones no realizados, y por último la línea Loja-Tocón, que dice usted que se va a licitar pero que, evidentemente...

El señor PRESIDENTE

— Señor portavoz, tiene que ser su teléfono.

El señor RAMOS AZNAR

— Imposible, señor Presidente, porque yo no traigo teléfono. O sea, seguro. Debe ser de otro señoría. Aquí hay un señoría a mi lado con dos.

Continúo, señora Consejera.

Y, por último, la línea Loja-Tocón, que aparece con 3.300 millones de pesetas, que era un compromiso del eje ferroviario transversal 1986 —repito el año— 1999, que tampoco se ha realizado y que dice usted que está en estos momentos en proceso de licitación para el inicio o la adjudicación de las obras, de lo cual yo me alegro.

Pero, en definitiva, y concluyendo, sobre un compromiso de inversión de 33.700 millones, ustedes han invertido en 16 años, si no cuento mal, 1986-99, 16 años... Dieciséis no, son menos, son menos. Período 1986-99, los que sean, han invertido la cantidad de 12.000 millones de pesetas. Trece años, me corrige la portavoz del Partido Socialista; yo la acepto. Es decir, que estamos hablando de una inversión más que discretita, y aquí lo importante sería, al margen de las grandes consideraciones en los grandes objetivos que se plantean en la modernización del ferrocarril por parte del Gobierno central, que están tasadas y sabemos cuáles son, y le podemos decir todos y cada uno de los trámites administrativos en cuanto a sus proyectos cómo están, los que no están iniciados, como es el caso de la duplicación Cádiz-Sevilla, que usted nos dijese por qué no se han ejecutado estas inversiones, si las piensa ejecutar y si, como consecuencia —que es otra posibilidad— de la planificación que el Estado va a llevar a cabo en materia ferroviaria en lo que al corredor de Andalucía se refiere, algunas de estas líneas en este momento, como consecuencia de esa acción del Gobierno, no son necesarias, que podría darse el caso de hacerlas, porque van a ser suplidas por la acción del Gobierno central, pero, en cualquier caso, yo creo que este Parlamento —y yo se lo pido fervientemente, señora Consejera— se merece una explicación de cómo desde 1986 a 1999, sobre 33.700 millones, pueden dejar de invertirse 20.700 sin saber exactamente cuáles son las razones. Y, lo que es más importante, si no son necesarias algunas líneas como consecuencia de la acción no complementaria, sino esencial del Gobierno central, espero que tenga usted una alternativa de dónde va a proceder a invertir ese excedente económico, porque, desde luego, las redes transversales necesitan de ese esfuerzo económico. Que, repito, yo agradezco que la Junta de Andalucía, pues, haya afrontado determinados costes,

los 12.800 millones por los convenios programa de los 1.300 millones anuales, pero que, evidentemente —repito y termino—, ni es para tirar cohetes ni es una apuesta tan decidida por el ferrocarril, y, desde luego, creo que eso, que es el objeto de mi comparecencia, es lo que yo le solicito en cuanto a las causas, las razones, las imputaciones, si se va a hacer y si no se va a hacer en qué va a destinar esas partidas económicas importantes.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE

—Muchas gracias, señor Ramos.

Tiene a continuación la palabra el señor portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señor Cebrián Pastor.

El señor CEBRIÁN PASTOR

—Gracias, señor Presidente. Señoras y señores Diputados.

Para el Grupo Parlamentario Socialista, la comparecencia de la Consejera de Obras Públicas y Transportes en esta Comisión pone de manifiesto, yo creo que de manera muy clara, el compromiso firme del Gobierno socialista, y yo diría de los Gobiernos socialistas, de entender el ferrocarril en Andalucía como un elemento de igualdad entre los ciudadanos y ciudadanas de Andalucía, y fundamentalmente llevar esa igualdad al conjunto de los territorios y fomentar la cohesión territorial de nuestra Comunidad.

Yo creo que parece evidente y es claro que no estamos hablando de una competencia propia de la Comunidad Autónoma, si bien es verdad que en un determinado momento, ante una decisión del Consejo de Ministros, es el Gobierno de la Junta de Andalucía el que toma iniciativas para en aquel momento mantener abiertas, pues, una serie de líneas, lo que sus señorías saben que configura el eje ferroviario transversal. Pero, desde ese momento inicial de mantener, de salvar, pues lógicamente se ha avanzado considerablemente en la mejora, en la modernización, con una serie de inversiones que han permitido, tanto con las ejecutadas como las que están en estos momentos en fase de ejecución o ya programadas, como le decía, han permitido, pues, mejorar considerablemente, acortar los tiempos en todas las líneas. Fundamentalmente podríamos hablar de una reducción de en torno a la tercera parte, cuando en el paso de dos o tres años terminen [*ininteligible*], pues lo que en estos momentos está ejecutándose o proyectado.

Que estas actuaciones no han sido solamente en ese eje, que han tenido una incidencia importante, como manifestaba la Consejera, pues también en la integración del ferrocarril en las ciudades —recordamos el caso de Córdoba, el caso de Sevilla—, pero también en las actuaciones que en estos momentos se desarrollan tanto en Cádiz como en Jerez y las futuras en Málaga, en Almería, en Huelva. En definitiva también, decía la Consejera, una apuesta muy importante de cara al transporte de mercancías. Fundamentalmente tenemos que mirar para que las zonas..., no sólo la interconexión entre nuestros puertos, sino que la Andalucía del interior no

termine asumiendo como puertos propios, pues, puertos portugueses antes que nuestros propios puertos andaluces.

Y decía el señor Ramos Aznar, pues, bueno, que no es para tirar cohetes. La verdad es que no, pero yo creo que cohetes no puede tirar nadie, y mucho menos el Gobierno central, el Gobierno de la nación, porque es de él la competencia única y exclusiva y, si bien es verdad que fue un Gobierno socialista hace años el que declaró estas líneas como de no interés general, pues, bueno, también han tenido tiempo en los últimos cinco, seis años, de haber vuelto a demostrar ese interés y haber asumido el Gobierno de la nación, pues, todas estas inversiones que ya tenía programada la Junta de Andalucía, e incluso haberlas acelerado. Como los hechos son así de claros y no ha habido ningún interés por parte del Gobierno de la nación, no solamente en recuperar o tomar esa iniciativa, y tampoco lo ha habido en impulsar, pues, la otra parte de lo que han sido las actuaciones de la Junta de Andalucía, que se han centrado fundamentalmente ante el retraso, la paralización de inversiones globales de infraestructuras que por parte del Gobierno de la nación se producía en Andalucía, pues han impulsado fundamentalmente lo que era la red, la ampliación de la red de alta velocidad y la conexión, como planteó el Presidente en su discurso de investidura, de todas las ciudades a la red andaluza, a la red de alta velocidad, y conectarla con la red europea.

Y es verdad, pues, que ahora probablemente pretendamos, o pretenda el señor Aznar, pues tirar cohetes con una pólvora que está ya demasiado quemada: es la pólvora de anunciar año tras año que hay una serie de inversiones en muchos campos, pero en esta ocasión estamos hablando de temas de inversiones en infraestructuras de ferrocarril, que parece que todos los años se van a acometer, pasa el año, y la verdad es que los ciudadanos y las ciudadanas, pues, no las ven.

En esa programación en el horizonte 2000-2007, se habla de una inversión global en el conjunto del Estado, pues, nunca inferior a los 4'7 billones de pesetas, y que podría llegar, incluso, hasta a los seis billones de pesetas, y, sin embargo, las previsiones para Andalucía no superan en ningún caso los 617.000 millones de pesetas. Estamos hablando, pues, de una inversión en torno, o que puede estar, en cualquier caso, por debajo del 12% del global del conjunto nacional. Si tenemos en cuenta que nuestro territorio, nuestra población, supera con creces esos ratios, pues parece evidente que incluso la inversión programada por parte del Gobierno central resulta escasa, poca, para atender las necesidades de nuestra Comunidad en el futuro, y si a esa escasez presupuestaria le unimos los retrasos considerables en el tiempo, lo que yo sí creo, señorías, que podemos afirmar hoy en esta Comisión es que el tren de la Comunidad marcha, marcha aunque sea con dificultades, avanza y va rompiendo nuevas vías, mientras que el tren del Gobierno central está parado, lleva parado muchos años. Es verdad que lo pintan muy bonito, pero todavía no lo han puesto en marcha.

Porque decía su señoría que ahora, que ahora, porque en el papel está puesto que se van a invertir esos seiscientos y pico mil millones de pesetas como que ya son una realidad... A algunos que llevamos en Córdoba, en Málaga, esperando el día de sacar el billete para el primer Ave Córdoba-Má-

laga y que nos dicen que lo vamos a sacar en el 2004, yo invito a sus señorías a que hagamos juntos en el 2004 el primer recorrido entre Córdoba y Málaga. Seguro, señor Aznar, que no podemos hacer ese recorrido porque, por desgracia para los cordobeses, por desgracia para los andaluces, el Ave Córdoba-Málaga no estará terminado en el 2004, porque usted sabe, como yo, que ni siquiera está terminada en estos momentos una parte de los 12 proyectos en los que se ha dividido el proyecto global, que todavía no están en licitación, y que incluso las cantidades presupuestadas son, en el presente presupuesto general del Estado, escasas y no van a permitir en ningún caso que esa conexión Córdoba-Málaga por el tren de alta velocidad sea una realidad en el 2004. Si eso no es posible, permítame su señoría que ponga en duda que el resto de conexiones a la red de alta velocidad y el resto de actuaciones del Gobierno central las pongamos en duda, y creo que con bastante fundamento.

En definitiva, es verdad que no es una situación, como usted decía, pues para tirar cohetes, no es óptima, no nos sentimos satisfechos, pero que esa insatisfacción no viene por culpa del Gobierno de la Junta ni por parte de los andaluces: estamos insatisfechos por este tema y por otros muchos porque el Gobierno de la nación ha sido, sigue siendo, y esperemos que deje de ser en el futuro, insolidario con Andalucía. Lo que pasa es que ese futuro y ese Gobierno tendrán que dejar de ser del Partido Popular para que la solidaridad del resto del Estado con Andalucía vuelva a nuestra Comunidad.

El señor PRESIDENTE

—Muchas gracias, señor portavoz.
Señora Consejera.

La señora CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Sí.

En primer lugar, decir que siempre producen una insatisfacción las cifras porque siempre nos gustaría que una política de las características como es la ferroviaria tuviese una dotación incluso superior. Le digo, señor Ramos Aznar, que estoy totalmente de acuerdo, y creo que hay que felicitar al Ministerio por la opción que ha tomado en relación con el desarrollo de los ejes y la alta velocidad, si bien únicamente le sugiero que, teniendo en cuenta las previsiones presupuestarias que el propio Ministro afirma y prevé en su comparecencia en el Senado, que me imagino que usted también la tiene, ahí hay una insuficiencia, pero imagino que se podrá corregir porque se refiere al período 2000-2007 y que usted y su Grupo van a ser vigilantes para que Andalucía..., bueno, pues supere ese 8% previsto, que estoy seguro de que usted tiene el mismo interés que yo, puesto que lo que defiende también es que el ferrocarril sea una realidad y la alta velocidad, con todas las capitales conectadas a la alta velocidad, sea una realidad cuanto antes, y precisamente financiado en ese período.

Decirle también, específicamente centrándonos en lo

que es el eje, la actuación del eje ferroviario transversal, que siempre es mejor referirse a datos comparativos. Yo querría decir que, como consecuencia de los convenios establecidos con Renfe, lo cierto es que la evolución de los tráficos regionales en el período 1994-99, en el global nacional pasa de 21 millones de viajeros a 24; en el caso de Andalucía pasa de dos millones a cuatro. Yo creo que esto es tremendamente significativo.

También decirle que no solamente cuentan las inversiones, sino la filosofía de subvenciones, que creo que es a la que hay que tender en el futuro, por lo que decía del desarrollo, de la filosofía sobre la liberalización del transporte que plantea la propia Unión Europea y que viene adaptando el Ministerio en su propia organización interna de gestión, de infraestructuras y de servicios de transportes.

Decirle que los servicios subvencionados — como usted ha mencionado distintas líneas — son, exactamente, de Sevilla-Málaga se financian cinco viajes diarios; Sevilla-Granada, tres; Sevilla-Granada, uno adicional los viernes y domingos; Sevilla-Osuna, uno; Granada-Almería, uno diario; Linares-Granada, uno diario; Sevilla-Guadalcanal, dos diarios, y Algeciras-Bobadilla, uno diario.

Decirle también que, si tiene un interés específico en saber todas las inversiones realizadas — me imagino que quiere conocer —, le puedo decir, le puedo enumerar, no con todo detalle, pero denominación e importe total, que las inversiones han venido siendo, como le decía, entorno a mil millones anuales, y le puedo recordar las instalaciones de seguridad para la reducción de tiempo de marcha en la línea Utrera-La Roda, por 63 millones de pesetas; renovación de la vía Utrera, punto kilométrico 7, y en la línea Utrera-La Roda, 248 millones de pesetas. Le voy a dar cifras globales redondeándole un poco.

Renovación de la variante de la estación de Arahal, línea Utrera-La Roda, 2.394 millones de pesetas; variante de Utrera, Utrera-La Roda, 900 millones de pesetas; instalaciones de seguridad para la reducción de tiempo en marcha, línea Bobadilla-Granada, 31 millones; complementaria a la variante de Arahal, 80 millones; complementaria de la variante de Utrera, 89 millones; instalaciones de seguridad y comunicaciones, variante de Utrera, 537 millones; acondicionamiento de la variante del tramo de Pedrera-Fuente de Piedra, 2.600 millones; instalaciones de seguridad, variante Pedrera-Fuente de Piedra, 231 millones; complementario de Pedrera-Fuente de Piedra, 328 millones; enlace eléctrico, bifurcación con Málaga, 44 millones; renovación y mejora del trazado Guadix-Antequera, 770 millones; renovación Pinos Puente-Granada, 834 millones; rehabilitación del acceso y entorno de la estación del tramo San Francisco-Granada, 221 millones; renovación y variante de Tocón-Pinos Puente, 1.800 millones; complementario Tocón-Pinos Puente, 30 millones de pesetas; reparación de la vía Bobadilla-Granada, 567 millones de pesetas; complementario a variante Fuente de Piedra-Bobadilla, 253; reparación de la vía de Utrera-La Roda, 557; complementario reparación vía Utrera-La Roda, 90; enclavamiento de Fuente de Piedra-Bobadilla, 288; renovación estación de Tocón, 311, y renovación estación de Pinos Puente-Atarfe, 202. Eso supone un volumen de obra ejecutada de en torno a catorce mil, cerca de quince mil millones de pesetas.

Es decirle, tal y como le he manifestado anteriormente, que podemos distinguir dos períodos en el convenio con Renfe: hasta 1995, de 1985 a 1995, que se invierte en torno a diez mil millones, y además en la liquidación del convenio se liquidan deudas por más de cinco mil millones de pesetas. Es decir, que estaríamos hablando de más de quince mil millones de pesetas en ese período, sin contar todo lo que son los temas de subvención de viajeros.

Decirle también, señoría, que las actuaciones que usted ha mencionado, y que tuve ocasión ya de pronunciarme sobre ellas en la anterior pregunta que usted formuló en la anterior Comisión, que se refieren a los tramos de Antequera-Loja, Antequera-Archidona, Archidona-Salinas, Salinas-Loja, como usted sabe, evidentemente se ha tomado la iniciativa por el Ministerio de Fomento de convocar un estudio informativo para posibilitar la conexión de Granada-Bobadilla con alta velocidad.

Lógicamente, éstos son los tramos que desde nuestro punto de vista pueden estar afectados más directamente por el resultado de ese estudio, y lo que vamos a hacer es esperar antes de tomar una decisión para acometer esas inversiones. Pero en cualquier caso, señoría, le vuelvo a insistir: la filosofía de cara al futuro no será, para la Junta de Andalucía en principio, invertir en red, sino que la filosofía tiene que ir ya apuntando al futuro, que es que la titularidad y la responsabilidad de las vías férreas es de la Administración central —y así se está organizando—, y que por parte de la Junta de Andalucía lo que se va a hacer es colaborar con Renfe, de tal forma que podamos establecer líneas de subvención para que aumente sustancialmente el número de viajeros. Es decir, para la Comunidad Autónoma lo importante es la prestación del servicio a los viajeros; de ahí que el esfuerzo lo realicemos en ese ámbito o queramos realizarlo en ese ámbito.

Lógicamente, como les decía antes, será previsible que hagamos dos convenios y que el convenio para el 2001 sea un convenio de transición. En el momento en que tengamos las bases de negociación con Renfe, desde luego vendría a esta Comisión a explicar, decirles y explicarles exactamente en qué consiste y cuál es la actuación que se va a acometer.

Yo lo que les pediría, señorías, es que, en este tema, que puede ser de una importancia estratégica para la Comunidad Autónoma, busquemos siempre la colaboración entre las Administraciones y que, independientemente de lo que sea el debate político, podamos animar tanto a la Administración central como a la Administración autonómica para que se vayan acometiendo los temas fundamentales que nos agobian, como pueden ser las comunicaciones que ahora mismo tenemos en el tema de mercancías, en el tema de alta velocidad, y que se vayan cumpliendo esos plazos, que es lo que espera la ciudadanía. Yo, por mi parte, lo único que puedo ofrecer es esa colaboración, esa colaboración para la actuación no solamente en el eje transversal, sino en las ciudades, esa colaboración para que se aborde cuanto antes la conexión de Almería con el Euromed, nuestra colaboración para que se aborde cuanto antes la conexión de Granada, de Jaén, del resto de las capitales con la alta velocidad, y ése es el compromiso que nosotros ponemos sobre la mesa. Y, lógicamente, que se mejore,

queremos mejorar lo que es el servicio del ferrocarril en el transporte regional, porque creemos que es una opción, aparte de medioambiental, solidaria, etcétera, etcétera, a lo que ustedes y el portavoz socialista han hecho referencia.

Muchísimas gracias.

El señor PRESIDENTE

—Gracias, señora Consejera.

Procede ahora el turno de los distintos Grupos. No está presente ningún representante del Grupo Andalucista. Por el Grupo de Izquierda Unida, tiene la palabra su portavoz.

El señor LÓPEZ CALVO

—Muchas gracias, señor Presidente.

Creo que este debate es importante no solamente en relación con el eje transversal, con los efectos que ya estamos viendo positivos en torno a las inversiones, en torno a la mejora, a la modernización de dicho eje, sino en torno a un proyecto de futuro de articulación del territorio, de equilibrio entre distintos territorios de Andalucía, para integrarlos en una sostenibilidad y en un desarrollo social, que creemos que es el que les corresponde a los andaluces de cara al siglo XXI.

Y en este sentido, por desgracia no partimos de una buena situación. Ya la Consejera en su primera intervención ha planteado cómo, desde los inicios de la década de los ochenta, hubo una apuesta por parte de las Administraciones públicas en torno a los cierres de una serie de líneas, al definitivo cierre de distintos tramos ferroviarios, que han generado cuellos de botella, han generado incomunicación ya permanente, en vez de buscar una modernización o una mejora de ciertas líneas ferroviarias que existían, que tenían unas dificultades, que no eran competitivas en el sentido económico, pero podrían tener un sentido de buscar ese reequilibrio.

Por lo tanto, partimos de una situación, creemos, bastante negativa en cuanto al futuro del ferrocarril en Andalucía y su integración en los sistemas de comunicación a nivel internacional. Con las apuestas de futuro veremos a ver cómo lo podemos conseguir. Pero, en este sentido, nosotros creemos que la responsabilidad, situada claramente en la Administración central, es también compartida, por motivos diversos, con el resto de las Administraciones. No solamente con la Administración autonómica, hasta la propia Administración municipal está afectada y está interviniendo en el modelo de red ferroviaria, en el modelo ferroviario en Andalucía, por razones obvias. Hemos hablado de las cercanías, de los centros intermodales de comunicación y de transportes, estamos hablando de cosas... Convenios firmados a tres bandas. Pues el que más recuerdo, porque tuve alguna presencia, fue el de Córdoba, pero tenemos el de Cádiz, el del área metropolitana de Sevilla, etcétera, etcétera. Por lo tanto, yo creo que sí es bueno que pongamos encima de la mesa que la responsabilidad fundamental es de la Administración central, de la empresa pública Renfe, pero que también se están vien-

do afectadas y están interviniendo en la reestructuración y en la reconversión de la red ferroviaria en Andalucía el resto de las Administraciones: la andaluza a partir de las subvenciones o de las inversiones en la mejora de determinados trayectos y subvenciones a determinadas líneas y las Administraciones locales por razón de mejora de la comunicación y del transporte en las áreas metropolitanas o en las grandes ciudades.

Pero Andalucía, que ya sufrió una cercenación importante de su red ferroviaria en la década de los ochenta, creyó que podía ser la Cenicienta, y fue al baile, se le perdió el zapato y logró las líneas de alta velocidad. Podía decir: «Bueno, parece que el Príncipe se va a casar con ella». Lo cierto es que, desde ese momento hasta ahora, el Príncipe no ha ido a buscar a la Cenicienta para ponerle el zapato perdido: lo que ha hecho es seguir cerrando líneas, seguir marginando el sector ferroviario, el transporte ferroviario, el transporte de ferrocarril, principalmente —y también lo ha puesto en esta intervención— en el tema de las mercancías, muy importante visto también en el análisis comparativo con el resto de los países de nuestro entorno, de la propia Unión Europea, ¿eh? El nivel de transporte en ferrocarril es de los más bajos, por no decir el más bajo, de toda la Unión Europea, y países más desarrollados, países que tienen un desarrollo socioeconómico y están más preocupados no solamente por los temas medioambientales, sino por el propio reequilibrio territorial de su territorio, pues tienen una potenciación del transporte ferroviario mayor. Pero viene por añadidura una nueva situación que creo..., por lo menos nuestro Grupo quiere ponerla también sobre la mesa y que Andalucía va a ser pagana. Ya estamos efectuando la privatización de las líneas rentables. Ya ha habido una fragmentación de la empresa pública, ¿eh?, ha habido la creación de una sección de infraestructuras, y posteriormente la fragmentación en secciones de negocios de Renfe, y en estos momentos nos encontramos ya con un paso más, que es con la privatización de aquellas líneas más rentables. Y vamos a poner encima de la mesa las líneas más rentables para la empresa privada, para obtener un beneficio lógico de una actividad comercial, y no van a ser las líneas que de carácter estratégico, de carácter de interés general, pueden establecerse en nuestra tierra.

Va a haber mucha incomunicación ferroviaria, tanto de pasajeros como de mercancías, en torno a los núcleos del interior, en torno al propio eje central, que, como hemos visto, la propia Junta de Andalucía tiene que subvencionar en muchos recorridos diarios para mantener una cierta fluidez en los propios *convoy*s que se están desarrollando entre distintas ciudades.

Por lo tanto, para nosotros, ese elemento que nosotros hemos puesto encima de la mesa hoy nosotros creemos que es importante porque va a deteriorar mucho el futuro, y ahí creemos que la Junta de Andalucía tiene que tener una actitud mayor.

Por lo que...

El señor PRESIDENTE

—Señor portavoz.

El señor LÓPEZ CALVO

—Voy terminando.

Por lo que he oído de la señora Consejera, parece que de aquellas propuestas que tanto en el programa electoral del Partido Socialista, en la última campaña electoral, como de los compromisos públicos del anterior señor Consejero de Obras Públicas no ha hecho mención ninguna, y estoy recordando algo así como... Yo creo que hasta lo denominó como una empresa pública andaluza en torno al ferrocarril ¿eh?, y creo que está blanco sobre negro, escrito sobre el programa, y además montones de récords de manifestaciones del señor Consejero en aquel proceso. Parece que eso se ha olvidado como un instrumento de intervención, por parte de la Comunidad Autónoma, para defender el interés general de Andalucía en ese objetivo de búsqueda de equilibrio territorial y, también, de igualdad social, de potencialidad y de oportunidades para amplios sectores de nuestra población que viven en unos determinados territorios del interior, pero también que tienen una potencialidad social y económica muy importante. No podemos olvidar que en las ciudades intermedias está viviendo en torno al 30, 35% de la población andaluza. Es cierto que en aglomeraciones urbanas y litoral, pues vive más de un 45%, pero todavía tenemos una parte importante de la población.

Por lo tanto, en este sentido yo creo que nos gustaría, si se ha obviado, por qué se ha obviado esa opción. Sabemos que, en estos momentos, de carácter estratégico, esa opción... No estamos pidiendo que dentro de dos días ya se tenga una empresa funcionando de esta manera. Sabemos que en otras Comunidades Autónomas la posibilidad de crear esas empresas propias se ha dado por el ferrocarril de vía estrecha, por las empresas de vía estrecha que existían, tanto en Cataluña, como en el País Vasco, como en la cornisa cantábrica, pero ha habido experiencias importantes y creemos que intervenciones importantes.

Y por último, también señalar que nos parece que el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía, cuando interviene el que se presentó en el final de la legislatura pasada, aunque fuera tardíamente en cuanto a las fechas de..., que se iban a intervenir, parece que no hace una apuesta por el ferrocarril, sino que más bien confirma las tendencias que hemos vivido en los años ochenta, en la década de los ochenta, refuerza esa dependencia de la Administración central, refuerza esa subsidiariedad que nos va a llevar a que muy pronto, por desgracia más pronto que tarde, el abandono de ciertas líneas se haga en razón de esa privatización que ya se está planteando.

Por eso nosotros creemos que, dentro de un sistema integrado de transporte en Andalucía, es necesario un plan estratégico del transporte ferroviario desde una perspectiva netamente andaluza y que no pivote exclusivamente y de manera determinante en las líneas de alta velocidad, sino que pivote más en mejorar la velocidad, mejorar los servicios, pero integrar mucho más el territorio y darle una capacidad de futuro.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE

—Gracias, señor portavoz.

Tiene la palabra por cinco minutos el señor portavoz del Grupo Popular.

El señor RAMOS AZNAR

—Gracias, señor Presidente. Voy a intentar ser lo más breve posible.

Primero, por alusiones al portavoz del Partido Socialista, yo creo, señor portavoz, que la demostración más clara y palpable del interés del Gobierno central yo creo que es la constatación de un hecho que está ahí, y que es la propia aprobación del Plan Director de Infraestructuras de Andalucía en su vertiente de carácter ferroviario. Y, desde luego, algunas veces, cuando no hay argumentos sólidos para poder criticar algo que no es criticable, como además ha dejado claro la señora Consejera al decir que felicita al Gobierno por la apuesta que ha hecho por el ferrocarril, pues entonces se incurre en la actitud de la incredulidad: «Sí, pero esto está puesto, pero ustedes no lo van a hacer». Hombre, tiempo al tiempo, tiempo al tiempo, señor portavoz, porque, en 14 años de Gobierno socialista, simultaneando, además, Andalucía y España, ustedes —y nadie les quita ese mérito— fueron capaces —en 14 años, ¿eh?— de hacer Madrid-Sevilla. Nosotros llevamos cuatro años escasos en el Gobierno, al frente del Gobierno de España, y comprometemos los corredores de Andalucía, que es ni más ni menos que conectar todas las ciudades, las grandes ciudades andaluzas, no solamente las capitales, a la alta velocidad. Un poquito de paciencia, un poquito de paciencia, y al menos dénos usted la posibilidad de la duda razonable de que podamos llevarlo a cabo.

Decía usted algo que me ha hecho mucha gracia. Dice: «A ver si nos vemos dentro..., en el 2004, para sacar el billete». Hombre, es que para sacar el billete, señor portavoz, hacen falta varias cosas que son previas, son esenciales y fundamentales. Primero tener voluntad política de hacer las cosas. Que en 14 años —repito— ustedes hicieran el tramo Madrid-Sevilla del Ave está muy bien, a mí me encanta, pero nosotros hacemos una apuesta 2000-2007 que me parece que es bastante más ambiciosa, al margen de su incredulidad.

Pero, para sacar el billete, como usted decía, hacen falta muchísimas cosas: hace falta la voluntad política, que antes no se tenía y ahora se tiene; hace falta resolver la financiación, que antes no se tenía y ahora se tiene; hace falta acometer los estudios informativos, los estudios medioambientales, las licitaciones de los proyectos, la ejecución de los proyectos, para poder posteriormente proceder a los trámites de licitaciones y adjudicaciones. Le quiero recordar, señor portavoz del Partido Socialista, que ni uno de estos preceptos reglados que son esenciales para poder desarrollar lo que se pretende en el corredor de Andalucía, ni uno, estaba en los cajones del Ministerio de Fomento cuando accedimos al Gobierno de España.

Señora Consejera, yo saco una conclusión de su intervención. La conclusión de su intervención es que, mientras hubo coincidencia de Gobierno socialista en Madrid y en

Sevilla, hasta 1995, ustedes aceptaron que el Gobierno declarase como no de interés general determinadas líneas, y ustedes invirtieron, y miren ustedes por dónde, qué casualidad, a partir de 1995, a partir de 1996, mire qué coincidencia, cuando ya no coincide el Gobierno socialista en España con el Gobierno socialista en Andalucía, ustedes tiran la toalla, ustedes niegan la no declaración de interés general de esas líneas transversales en Andalucía, ustedes no invierten, y la conclusión es que lo que usted ha planteado es que usted pretende devolverlas otra vez a Madrid y que Madrid se haga cargo como obras de interés general de esas que hasta el año 1995, curiosamente, sí aceptaron, donde hasta el año 1995, según sus propias palabras, ustedes han invertido de una forma mesurada, pero han invertido, pero que, a partir de 1996, no sé por qué razón —posiblemente será por una razón de siglas—, cuando no ha habido coincidencia allí y aquí, desde ese momento, esas competencias delegadas, por llamarlas de alguna manera, ustedes no están dispuestos a seguir recepcionándolas y se plantean el devolverlas a Madrid. Ésa es la conclusión clara.

La segunda conclusión es que no van a invertir más en el ferrocarril en Andalucía por la razón anterior: porque piensan pedirle al Gobierno central y exigirle al Gobierno central que vuelva a hacerse cargo de esas líneas transversales en Andalucía. Y una curiosidad: si no va a invertir más, si va a decirle al Gobierno central, señora Consejera, que vuelva a asumir las competencias como redes de interés general —las actualmente transversales, que no lo son—, yo me pregunto, porque me ha llamado la atención, que el único gesto de colaboración que usted ha prestado es decir que va a colaborar con el Gobierno central para la ejecución del corredor de alta velocidad en Andalucía. Si es sin la asunción de esas competencias delegadas, si es sin invertir una peseta, yo le pregunto: ¿Cuál es la colaboración? ¿Decirle al Gobierno: «Oye, qué bien está esto que vas a hacer»? Creo que se quedará en eso, sinceramente, porque, si no hay una apuesta económica, no hay una apuesta política asumiendo esas redes y dice usted que usted va a colaborar con el Estado, será dándole una palmada en la espalda al Estado, porque, desde luego, no se ve voluntad política de otro tipo de colaboración.

Y por último —y, señora Consejera, para no extenderme más—, al final no me ha contestado usted si el excedente no invertido en el período 1986-99 ustedes lo van a reinvertir o lo dan ya por perdido definitivamente porque entienden que no les merece la pena reinvertir en el eje transversal andaluz.

Muchísimas gracias.

El señor PRESIDENTE

—Gracias, señor portavoz.

Tiene la palabra el señor Cebrián por el Grupo Socialista.

El señor CEBRIÁN PASTOR

—Gracias, Presidente.

A mí me alegra que al señor Ramos Aznar, y entiendo que al Partido Popular, pues les encante hoy el Ave, el Ave Córdoba-Málaga, las conexiones con las ciudades de Andalucía, e incluso, pues, el Ave que ya está funcionando, ¿no?, el Madrid Córdoba-Sevilla, porque no era ésa la actitud —como el señor Ramos Aznar ha querido hacer una historia de los últimos años— del Partido Popular cuando estaba en la oposición: desde manifestaciones de no montarse, no pisar el Ave, hasta intentar poner en riesgo ese proyecto emblemático para Andalucía. Pues me parece que el que yo esté deseando ir con usted a sacar el billete en el primer Ave que una Córdoba con Málaga, me parece que es un síntoma de que algo ha cambiado, afortunadamente, y que todos estamos de acuerdo en lo fundamental, en que queremos apostar por el ferrocarril en el conjunto de Andalucía, queremos que esa apuesta, lógicamente, la asuma quien tiene la competencia, quien tiene la responsabilidad, y no nos negamos, vamos a seguir colaborando —otra cosa es que usted entienda que esa colaboración es mayor o menor— para, desde la Comunidad Autónoma, pues mejorar, complementar esa acción de apuesta por el ferrocarril.

Usted recurre sistemáticamente, pues, a los Gobiernos de no sé cuántos años, Gobiernos actuales. Yo creo que usted, como yo y como todos sabemos, sabe que en democracia cada cuatro años los Gobiernos, pues, se someten a la consideración de los ciudadanos y son Gobiernos nuevos, con independencia de que representen a la misma opción política e incluso los representen las mismas personas, pero, en definitiva, son Gobiernos renovados democráticamente y que realizan su acción política en el conjunto del Estado.

Usted dice que yo he manifestado una cierta impaciencia. Es verdad. Es verdad porque, lo mismo que los andaluces, todos los ciudadanos vimos que, cuando hubo una apuesta decida por el Ave en Madrid-Córdoba-Sevilla, esa apuesta se concretó, se materializó, pues, con rapidez. La apuesta actual —y que no es de hoy, señor Ramos Aznar, es de hace ya..., desde que ustedes llegaron al Gobierno— del Ave Córdoba-Málaga, son cuatro años, y la verdad es que ahora mismo no vemos, no se nota prácticamente nada. Va muy lento, y ya a nivel...

Yo soy consciente, lógicamente, de que hay que seguir un trámite administrativo, redacción de proyectos, informes, licitación, inicio de las obras, ejecución, todo, pero que no hay síntomas, no se nota, no se palpa, pues, que eso que está puesto en el papel de que en el 2004 va a estar en funcionamiento pueda ser una realidad. Parece que va a haber bastantes dificultades y que lo más que podría llegar sería el primer tramo del Ave desde Córdoba hasta Bobadilla.

Pero, en cualquier caso, yo creo que tenemos que trabajar para que haya el mayor nivel de consenso y de entendimiento; son temas fundamentales, vitales para el desarrollo de nuestra Comunidad y, desde ese punto de vista, el acuerdo es también exigencia, y exigencia en que haya unas mayores inversiones. Yo le decía en mi primera intervención —y le vuelvo a reiterar— que, de la inversión global que tiene programada el Gobierno de la nación para el plan de infraestructuras ferroviarias, la aportación o las previsiones en estos momentos —ojalá cambien en el fu-

turo y se incrementen, pero las aportaciones para Andalucía— siguen estando muy por debajo de lo que sería razonable —yo diría más—, de lo que sería justo para la Comunidad Autónoma. Estamos hablando de porcentajes que están muy por debajo de la media nacional, tanto en lo que se refiere a territorio como a población y necesidades de ese territorio y de esa población.

Por lo tanto, a mí me parece bien que usted plantee que por parte de la Junta, pues, se asuma... Usted habla de competencias delegadas. Pero, mire usted, es que las competencias delegadas, cuando se delegan, tienen algo fundamental para ejercerlas, y es la financiación correspondiente. Cuando se está ejerciendo una competencia para la cual no se delega financiación, ni es competencia ni existe delegación. Eso es lo que ha hecho la Junta de Andalucía, es verdad. Y usted dice: «Es que hubo un momento en que había un Gobierno socialista y ustedes, porque coincidían, no demostraron, y desde la Junta complementaron». Pero ya se lo dije en la primera intervención: ¿Por qué en los últimos cuatro o cinco años en que ustedes gobiernan no han vuelto a demostrar ese interés por estas líneas, de forma que la Junta de Andalucía no tuviera que estar realizando ninguna inversión ni ninguna mejora porque lo hubieran asumido ustedes?

En definitiva —si usted me permite la expresión—, si mala fue la actuación del Gobierno socialista en la década de los ochenta en relación con este tema, ustedes lo han venido a empeorar. Por lo tanto, utilizar como argumento permanentemente elementos que usted considera negativos del pasado, pero que ustedes vienen a ratificar e incluso a acrecentar, me parece que es lícita la argumentación, pero que no me parece que tenga la solidez suficiente como para inclinar el debate.

En cualquier caso, yo creo que tenemos que seguir en esa apuesta por acelerar. ¿Por qué? Pues porque yo creo que es una demanda de la inmensa mayoría, o de la mayoría, de los ciudadanos andaluces. A lo mejor yo en mi intervención, por mi condición de cordobés, pues incido mucho, pero está la conexión con el Euromed en Almería, están todos los temas de equilibrio interno de la Comunidad, y también para tema de mercancías y demás... En definitiva, esa apuesta por el consenso, por el acuerdo, yo creo que hay que mantenerla, que hay que reforzarla; pero, en definitiva, y en este caso, creo que la expresión de que el movimiento se demuestra andando es buen planteamiento, y ese movimiento tiene que ser lo más rápido posible y lo antes posible.

La señora PRESIDENTA

—Para finalizar esta comparecencia tiene la palabra la señora Consejera.

La señora CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Sí.

Contestar un poco la intervención del representante de

Izquierda Unida. Coincidir con él en que, evidentemente, e independientemente de que la responsabilidad básica es del Gobierno de la nación, es cierto que la actuación coordinada de las distintas Administraciones puede facilitar soluciones y, lógicamente, mejorar el servicio. Usted ha hecho referencia a los que son cercanías, a lo que es el transporte intermodal, a lo que son las áreas metropolitanas, y yo coincidí ahí en que hay que poner de manifiesto una coincidencia de voluntades que mejore la prestación del servicio.

Resalta también la importancia de mercancías, coincidí totalmente con usted, y le indicó que nuestra opción va a ir encaminada más a lo que es la subvención de viajeros, porque al final una línea se considera o no deficitaria en función del uso que hace la ciudadanía, que hace el ciudadano. ¿Cómo conseguimos que una línea sea rentable? Como consecuencia de un mayor uso. Cuando hay un servicio de calidad, se genera inmediatamente un aumento de demanda. Entonces, incidimos en lo que es la demanda para el mantenimiento de toda una estructura, que corresponde, entendemos, al Gobierno de la nación de acuerdo con las indicaciones de la Unión Europea.

No he puesto nombre a la sociedad que pueda ser gestora de estos temas. He hablado de operadora —quizás me he contagiado un poco de la terminología al uso—, pero me he referido a operadora andaluza. Puede llamarle sociedad de ferrocarril o como estime conveniente, pero sí que le digo también que usted le llama dependencia en relación con la Administración central. Yo le llamo colaboración, puesto que hay que partir de la base de que el ferrocarril es un tema de competencia estatal, y la red ferroviaria es de competencia del Estado. De ahí que nuestra aportación sea siempre en línea de colaboración con la Administración del Estado.

En cuanto al señor Ramos Aznar, decirle que creo que, simplemente, si hubiese analizado un poquito los datos que le he comentado, yo haría la valoración justamente contraria a la que usted hace en relación con los períodos a los que he hecho referencia en los convenios con Renfe. Me explico. Le he hecho la valoración de las inversiones del primer período y le he comentado también cómo de 1995 a 1999 las inversiones han superado o han sido cuatro mil ciento y pico millones, que hay, además, la inversión prevista de los 3.200, que ya va sumando algo más. Si además a eso le añade el convenio para la subvención del transporte, estamos hablando de cantidades que en cinco años superan incluso todas las inversiones realizadas en los diez primeros años. O sea, yo diría que invertiría los términos de su comentario; diría que, afortunadamente, el convenio de 1995 abre una línea de colaboración profunda y define, quizás, mejor lo que deba ser en el futuro la actuación de la Junta de Andalucía en relación con el eje transversal.

Ésa es, sinceramente, mi opinión. Y para que pueda tener no solamente mi opinión, yo le sugiero que hable con cualquier responsable de Renfe de ámbito regional y compruebe hasta qué punto hay satisfacción también por la ejecución de este convenio por lo que le digo, la capacidad y el aumento significativo de viajeros y cómo, además, se valora muy positivamente el grado de colaboración y de discusión de cada proyecto, señor Ramos Aznar. Se

discute cada proyecto, se discute cada inversión y se trabaja en perfecta armonía hasta el momento.

La reflexión que he hecho en voz alta sobre el eje transversal y la posibilidad de que sea recuperado como de interés nacional es que es para ser un poco coherente, señor Ramos Aznar. Usted dice que el Gobierno de la nación ha hecho una gran apuesta por conectar, entre otras, Granada-Bobadilla. Eso es eje transversal. Entonces, me parece que lo lógico sería que, quizás, si la alta velocidad va a ir por ahí, a lo mejor es conveniente que el Estado recupere la titularidad. No la titularidad, que la tiene, sino el interés nacional. Imagino que la alta velocidad se concebirá con todas las inversiones que necesita la alta velocidad, aunque todavía no tenemos las especificaciones técnicas y como usted sabe, señoría, se ha asimilado velocidad alta con alta velocidad, es decir, se ha superado por un decreto —y sabe usted exactamente qué quiero decir—... Es decir, que en remodelación de líneas es alcanzar los 200 kilómetros/hora. Que, evidentemente, no se prejuzga, como le he dicho antes, el ancho de vía, y que tampoco se habla en el decreto que tenemos de desdoblamiento de vía, pero lo que sí es seguro, creo, es que la alta velocidad debe ir sobre una línea que sea de interés del Estado; creo. Ésa era mi reflexión, simplemente, para plantear a medio y largo plazo lo que debe ser la relación, y de ahí la colaboración en la alta velocidad, señor Ramos Aznar.

Le insisto: vamos a seguir colaborando, vamos a seguir trabajando y, sobre todo, vamos a intentar desarrollar en Andalucía lo que propugnan la directiva comunitaria y la propia estructura de que se ha dotado el Ministerio, y a lo que me comprometo, lógicamente, es a mantenerles a ustedes informados de la evolución de todos estos convenios.

Decirle al representante del PSOE que estoy totalmente de acuerdo con toda su valoración que ha hecho en relación con el Ave. Es de todos sabido cuál fue la opción política que apostó por el Ave en Andalucía y cuál fue renuente en un momento determinado a esa opción. Entonces, yo lo que creo es que, igual que fue renuente en aquel momento el Partido Popular, en estos momentos lo que hay es que animar al Partido Popular a que de verdad afronte todos esos compromisos de conexión, y los afronte con un nivel de calidad y de seguridad que exige la normativa comunitaria, que desdoble todas las líneas, no entrar en la discusión y en el debate de ancho de vía, pero sí en el desdoblamiento, que sean seguras y que puedan ser catalogadas de auténtica alta velocidad.

Y, lógicamente, decir que, en cierta medida, coincidir con él en que si la Junta de Andalucía no hubiese hecho todos los proyectos de conexión anteriormente, probablemente estaríamos enfangados en algún otro debate. El haber hecho esos trabajos nos permite ponernos en una situación de partida muchísimo mejor y sin debate de alternativas de vías, que en estos momentos está superado.

Yo lo único que quería, para terminar, es decirle que coincidí con él en nuestro deseo, y animar al Partido Popular a que lo afronte, y, como le digo, señor Ramos Aznar, ver las deficiencias presupuestarias que ya se apuntan si se analiza con cierto detenimiento la comparecencia del señor Ministro en el Senado. Simplemente porque creo que en este tema hay que estar vigilantes y que usted, por

ser del mismo Grupo que el Gobierno de la nación, ayude a recordar permanentemente en cada presupuesto cómo hay una insuficiencia de dotación que debe abordarse.

Nada más. Muchas gracias.

Comparecencia 6-00/APC-000116, de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar sobre la situación de las infraestructuras en la provincia de Cádiz.

La señora PRESIDENTA

—Sí, finalizada esta comparecencia en torno a la red ferroviaria, pasamos a la siguiente a fin de informar sobre la situación de las infraestructuras en la provincia de Cádiz.

Tiene la palabra la señora Consejera.

La señora CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Gracias, señora Presidenta.

Sí, señoría, para situar las necesidades que la provincia de Cádiz plantea en infraestructuras es necesario tener en cuenta las características territoriales respecto a su posición geográfica y las consecuencias para su articulación física y de integración económica.

Cádiz es una zona de encuentro entre dos ejes de desarrollo importantes de la Unión Europea, el arco mediterráneo y el arco atlántico. Es, además, territorio de enlace y comunicación entre el norte de África y la Unión Europea, así como de las conexiones transoceánicas, y especialmente lo es el puerto de Algeciras.

La provincia de Cádiz tiene una población, como sus señorías conocen, de 1.100.000 habitantes y una densidad media próxima a ciento cincuenta habitantes por kilómetro cuadrado, muy superior a la media de Andalucía, y asimismo hemos de considerar que hay tres, de los diez centros regionales del sistema de ciudades, que se encuentran precisamente en la provincia de Cádiz, que son Bahía de Cádiz, Jerez y Bahía de Algeciras.

Estas características hacen necesaria la colaboración de las distintas Administraciones públicas por existir intereses provinciales, regionales, del Estado y de la propia Unión Europea. Es necesaria una política coordinada de inversiones para la vertebración de la provincia, sobre todo en relación con sus áreas estratégicas, como son la bahía de Cádiz, Jerez y bahía de Algeciras.

Un elemento para la vertebración de los ámbitos mencionados son, sin duda, las carreteras, y la coordinación de las diferentes Administraciones públicas se ha concretado, como sus señorías conocen, en el convenio de colaboración de actuaciones en el corredor entre las dos bahías. Este convenio no sólo afecta a la carretera A-381 y a la Nacional 340, sino a carreteras intermedias que conectan la costa con el interior.

El estado actual de ejecución del convenio Bahía de Cádiz-Bahía de Algeciras en lo que respecta a la A-381

es el siguiente. Del tramo cero, desde la Nacional IV, ronda oeste de Jerez, al punto kilométrico 13'5, se está licitando el estudio informativo tras el acuerdo en la comisión de seguimiento del convenio que se celebró recientemente. Tiene un presupuesto aproximado de seis mil millones de pesetas. El tramo uno, del punto kilométrico 13'5 al punto kilométrico 20, está ejecutado y abierto al tráfico en julio de 1999 y tuvo un coste de 1.900 millones de pesetas. El tramo dos, del punto kilométrico 14 al 22'5, está en construcción desde diciembre de 1999 y tiene un coste aproximado de tres mil setecientos noventa y cinco millones de pesetas. El tramo tres, del punto kilométrico 22'5 al punto kilométrico 34, está en construcción desde diciembre de 1999 y el plazo de ejecución tiene 18 meses y un coste aproximado de cuatro mil setecientos millones de pesetas. Del tramo cuatro, del punto kilométrico 34 al punto kilométrico 51, fue aprobado el proyecto por la comisión de seguimiento en el mes de julio, está en licitación y tiene un coste aproximado de once mil setecientos millones de pesetas. Del tramo cinco, que va del punto kilométrico 51 al 68, el proyecto fue aprobado por la comisión de seguimiento, la última celebrada en el mes de septiembre, y se comenzará, lógicamente, el proceso de licitación, si bien el presupuesto previsto está en torno a trece mil ochocientos millones de pesetas. Y el tramo sexto, del punto kilométrico 68 al punto kilométrico 79, está en construcción desde marzo de 2000 y tiene un presupuesto de once mil quinientos millones de pesetas aproximadamente. La variante de Los Barrios está en servicio desde 1998 y su coste fue de 3.100 millones de pesetas.

He de destacar también la ejecución de la carretera del proyecto de medidas compensatorias, recordarán, debido a que la carretera atraviesa, pasa cerca o toca lo que es el Parque Natural de los Alcornocales, con zona de especial protección. Su coste ha sido de 1.200 millones de pesetas y en su desarrollo ha intervenido la Estación Biológica de Doñana. Todas estas obras están gestionadas por la Junta de Andalucía, alcanzan unos sesenta mil millones de pesetas y están siendo financiadas al 50% por la Administración central del Estado y la autonómica, salvo la variante de Los Barrios, que se abonó íntegramente por la Junta de Andalucía.

El convenio también aborda las conexiones de la A-381 con la Nacional 340 y el estado de las conexiones es el siguiente:

La conexión en Los Barrios de la A-381 con la Nacional 340 es un proyecto terminado, cuyo presupuesto es de 3.800 millones de pesetas, está pendiente de licitar por el Ministerio y esta obra será financiada y ejecutada íntegramente por la Administración central. De la conexión de la A-381 con Chiclana y con Vejer, el estudio informativo está terminado, pendiente de la declaración de impacto medioambiental, y el coste aproximado es de dos mil quinientos millones de pesetas a ejecutar por la Junta de Andalucía. De la conexión de la A-381 con Puerto Real, el estudio informativo está terminado, está pendiente de declaración de impacto medioambiental, el coste aproximado es en torno a cinco mil millones y se ejecutarán estas obras con cargo a la Junta de Andalucía.

El convenio también contempla actuaciones en la Nacional 340. En primer lugar el desdoblamiento desde Chi-

clana a Vejer. En este caso el Ministerio debe realizar los proyectos y la Junta de Andalucía deberá abonar el coste correspondiente al tramo Conil-Vejer. En segundo lugar, el acondicionamiento hasta Algeciras, con la variante de Tahivilla, que también corresponde al Ministerio su ejecución. Estas últimas actuaciones se encuentran pendientes de la declaración de impacto medioambiental, según nos informaron en la última comisión de seguimiento celebrada en el mes de septiembre, y están pendientes, por tanto, para licitar estos proyectos.

Además de las actuaciones en la Nacional 340, como todos sus señorías conocen, el Estado tiene importantes inversiones en la provincia de Cádiz, en las que no voy a entrar, sino que voy a continuar con lo que son las inversiones previstas por la Junta de Andalucía.

En carreteras, saben sus señorías que, de los pocos más de dos mil kilómetros de carreteras con los que cuenta la provincia, son titularidad de la Junta de Andalucía 1.130, y de ellos en la red principal existen 230 kilómetros. Éstas son las denominadas A-381, la A-382 y la A-383. En todas ellas se está actuando. En el primer caso es a la que he hecho referencia, la A-381, que ya he mencionado con detalle la situación de cada uno de sus tramos. La A-382 es la Jerez-Arcos y se encuentra en estos momentos pendiente de la declaración de impacto medioambiental... Ah, perdón, acaba de ser emitida la declaración de impacto medioambiental en el mes de septiembre y se procederá a licitar los distintos proyectos de obra. La A-383 es el acceso a la Línea de la Concepción. Se está realizando en estos momentos el estudio informativo y la inversión necesaria superaría los dos mil millones de pesetas.

En el resto de la red de carreteras perteneciente a la Junta de Andalucía, de novecientos kilómetros aproximadamente, se han invertido en los últimos cuatro años un total de 10.900 millones de pesetas, destacando, simplemente por recordar, la variante del Puerto de Santa María-Rota —3.000 millones de pesetas—, Villamartín-El Bosque —1.400 millones de pesetas—, Villamartín-Sevilla —1.000 millones de pesetas—, variante de Trebujena —900 millones de pesetas— y puente sobre el pantano de Arcos —250 millones de pesetas—.

Existe un buen número de intervenciones también en materia de seguridad vial y en tratamiento de cruces, de Medina, Vejer, Arcos, Espera, Bornos y nuevo acceso a Rota y Chipiona, así como un total de 18 actuaciones en la provincia, pero junto a ello todos los temas de mantenimiento, que no creo necesario hacer alusión pormenorizada de los mismos. En estos momentos, además, lógicamente se están definiendo otros proyectos de actuación en travesías urbanas de acceso, como Jerez, Sanlúcar, Algeciras, San Fernando, Medina y Olvera, que se irán desarrollando a medio y largo plazo.

Junto con estas actuaciones básicas en la red de carreteras, es importante hablar también del tema del ferrocarril. Antes hemos hecho referencia a algunos de ellos, que además de los proyectos previstos por el Gobierno de la nación, lo que es la conexión de Cádiz con alta velocidad, merece destacar las actuaciones en los trayectos de cercanías, y en este aspecto tiene su manifestación más evidente en la bahía de Cádiz-Jerez. La Junta de Andalucía,

como saben sus señorías, ha apostado claramente por estos proyectos y participa con el resto de las Administraciones en la cofinanciación de los mismos; en concreto, la Junta forma parte del consorcio urbanístico de la zona ferroviaria de Jerez, con una aportación del 25%, y en cuanto a las actuaciones de soterramiento del ferrocarril de Cádiz la participación económica de la Junta de Andalucía alcanza el 20%.

Todas estas actuaciones deben permitirnos, señorías, a las diferentes Administraciones poder abordar, contando con todas estas infraestructuras, la creación de un consorcio de transporte de la bahía de Cádiz-Jerez, que englobe tanto el transporte urbano como el interurbano, el ferrocarril y el marítimo. El consorcio debe concebirse como un instrumento integrador con una autoridad única que gestione el transporte con carácter unitario e intermodal. En este sentido, será una propuesta a realizar para ver el grado de consenso que suscita entre el resto de las Administraciones.

Pero, señorías, recordamos, según hemos puesto de manifiesto en la anterior comparecencia, que el ferrocarril cumple, además, en la provincia de Cádiz un papel integrador que debe garantizar la actividad económica que facilite el tráfico de los puertos y su conexión con el exterior y su conexión entre ellos. El desarrollo portuario saben sus señorías que uno de los problemas que plantea es, precisamente, lo que es el transporte de las mercancías hacia el interior de la península. En el caso concreto de Algeciras, consideramos que es importantísima la mejora del tramo de Algeciras-Bobadilla, para asegurar lo que es el transporte de mercancías hacia el interior, y además, como saben, la Junta realizó el estudio de viabilidad de la conexión de las dos bahías por ferrocarril, que ha sido facilitado a petición del propio Ministerio por el interés que pueda tener el mismo.

Estos temas, juntamente con lo anteriormente expuesto, tienen una incidencia especial en lo que es el Campo de Gibraltar. Para desarrollar un poquito lo que son las infraestructuras en el Campo de Gibraltar, me gustaría hacer referencia al plan de actuación que diseñó el Gobierno andaluz en 1999 para el desarrollo del Campo de Gibraltar.

Entiendo, señorías, que, juntamente con la comunicación de las dos bahías, las actuaciones del ferrocarril, la importancia del puerto, en el plan aprobado por el Gobierno de la Junta de Andalucía se contempla de manera integrada un conjunto de infraestructuras que necesita el propio Campo de Gibraltar y que se refieren a la generación de esas infraestructuras que tienen en cuenta el desarrollo urbano y la existencia de ese territorio, del puerto de Algeciras como uno de los puertos más importantes de España. El plan recoge la programación de actuaciones e inversiones que van desde el acceso rápido a la ciudad, al puerto, hasta las zonas de actividades logísticas de desarrollo del puerto. Todo ello debe permitir la fijación en la comarca del valor añadido, que en estos momentos se está desplazando hacia otros puertos europeos.

Este plan, que cuenta, como ustedes conocen, con el apoyo de las fuerzas sociales, también despertó el interés del Gobierno de la nación, y en aquel momento el propio Vicepresidente, Álvarez Cascos, apostó por el desarrollo

del mismo. He de decirles que, cuando tuve ocasión de entrevistarme con él en el pasado mes de julio, mostró su interés por el desarrollo del proyecto, proponiendo la posibilidad de celebrar convenios específicos o globales para apostar por el desarrollo de las infraestructuras en el Campo de Gibraltar. En este sentido ya hemos tenido los primeros contactos técnicos y políticos. Con el Ministerio se iniciarán también en los próximos días, y las propuestas de actuaciones se refieren, por una parte, a la ampliación del puerto, a la mejora de los accesos por carretera, a la conexión de bahía de Cádiz-bahía de Algeciras, ronda exterior, el nuevo acceso a La Línea A-383, a la que he hecho antes referencia, a la variante A-369, carretera de Ronda, los accesos a las grandes industrias, puerto y campamento, a la mejora de los accesos ferroviarios —el Algeciras-Bobadilla que antes he comentado—, así como el estudio de la conexión de las dos bahías. También se refiere a la [ininteligible] de transportes de las zonas logísticas para las actividades del transporte, a la mejora de las estructuras urbanas, a la posibilidad de desarrollar un gran proyecto sobre el que se está diseñando denominado Puerto de Andalucía y, por supuesto también, a las actuaciones en vivienda y suelo con mejoras específicas en barriadas de promoción pública preferente.

Esto sería un poco todo lo que son las infraestructuras de transportes, carreteras, ferrocarril, y específicamente haciendo especial mención a la importancia que tienen el Campo de Gibraltar y los proyectos que pueden concretarse en un futuro inmediato.

En cuanto al tema de agua, saben también que las infraestructuras hidráulicas, por la propia estructura de la provincia de Cádiz, por sus especiales características, hacen que muchas de sus zonas estén declaradas de interés general y que sean de competencia del Gobierno de la nación. Simplemente voy a hacer un recordatorio de los temas que en abastecimiento y en depuración hay en la provincia.

Recordarles, señorías, que, en cuanto a abastecimiento de los municipios de la zona gaditana, es un ente que pertenece directamente a la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir y suministra agua para 15 municipios, alrededor de ochocientos mil habitantes. La situación más problemática se deriva en la actualidad del estado de la red, y, según nuestra opinión, serían necesarias importantes inversiones en ella.

En cuanto al abastecimiento de los municipios del Campo de Gibraltar, también aquí son necesarias las inversiones para mejorar las conducciones, y en cuanto al abastecimiento del resto de la provincia, las actuaciones ejecutadas o próximas a ejecutar por la Junta de Andalucía, en cooperación con las Corporaciones locales, ascienden a un importe de 8.100 millones de pesetas, siendo la última, la más destacable, el incremento de regulación y mejora de abastecimientos de Conil-Chiclana de la Frontera, por un importe de 560 millones; mejora con captaciones subterráneas de abastecimiento para Ubrique y Vejer, 210 millones de pesetas; presa y obras complementarias de abastecimiento a Grazalema por un valor de 410 millones de pesetas, y mejora de abastecimiento a Jerez, 328 millones de pesetas.

En la comarca de La Janda se pretende resolver también el abastecimiento de los municipios de Vejer, Barbate

y Zahara mediante el uso centralizado de las reservas de los acuíferos de la zona, y la Consejería de Obras Públicas y Transportes ha realizado los estudios básicos y se acometerán las actuaciones por un valor estimado de mil quinientos millones de pesetas. Se prevén actuaciones también a corto plazo en la mejora de abastecimiento a Conil, Alcalá de los Gazules, Jerez de la Frontera y la conexión de abastecimiento de Villaluenga del Rosario y Benaocaz con el de Grazalema, por un importe de 1.430 millones de pesetas.

En cuanto al saneamiento y depuración en cuanto a la zona interior, actualmente y como consecuencia del programa coordinado que ustedes conocen de recuperación del río Guadalete, se está tratando el 95% de las aguas residuales urbanas que se vierten al cauce, y cuentan con depuradora ya los municipios de Jerez, Puerto de Santa María, Villamartín, Algodonales, Arcos, Ubrique y hasta 25 plantas de tratamiento de aguas residuales, con una inversión realizada de 11.110 millones de pesetas. Las próximas actuaciones que está previsto realizar son en Espera, Paterna, Algar, Benaocaz, Fátima y el coto de Bornos, por un importe de 605 millones de pesetas. Se va a intervenir en las poblaciones de Vejer de la Frontera, Medina-Sidonia, San José del Valle, Trebujena, por un valor de 1.290 millones de pesetas, y en cuanto al litoral decirles que se está ejecutando, o está próximo a la finalización, el tratamiento de aguas residuales urbanas que vierten al litoral gaditano, destacando las actuaciones siguientes: la agrupación Cádiz-San Fernando, por un valor de 3.670 millones de pesetas —ésta esperamos que se finalice pronto—; Barbate-Zahara, 720 millones; Tarifa, 155; Conil, 675; Sanlúcar de Barrameda, 1.350, y Rota, 1.260. Las actuaciones previstas para acometer son las de Chipiona, Bolonia, Zahara-Atlántica, pluviales en Cádiz y bombeo en Rota, con un coste aproximado de cuatro mil trescientos setenta y cinco millones de pesetas.

Bien, la actuación en todo lo que es el tema de el Campo de Gibraltar, saben que corresponde a la Administración General del Estado, dado que está declarado de interés general, y según las previsiones del Plan Nacional de Saneamiento y Depuración de Andalucía queda por comenzar la ejecución de colectores —ésta es la información que tenemos— de la depuradora de Algeciras y el saneamiento y depuración de la cuenca del Guadiaro en la provincia de Cádiz. Queda también por definir la actuación en saneamiento y depuración en la comarca de La Janda, que está clasificada como de interés general en el proyecto de ley del plan hidrológico.

Como conclusión, señorías —evidentemente no he hecho referencia a la política de viviendas por entender que el interés de sus señorías iba más por lo que eran las inversiones en infraestructuras, carreteras, transportes e hidráulicas—, como conclusión, señorías, la Junta de Andalucía entiende que hay dos temas de vital importancia en estos momentos, que son la conexión de las dos bahías, en el proyecto y dentro del convenio que estamos ejecutando con la Administración central, y, por otra parte, el proyecto de desarrollo del Campo de Gibraltar. Entendemos que ésas son las prioridades a acometer, en las que estamos comprometidos, y que seguiremos trabajando conjuntamente con el resto de las Administraciones.

Muchas gracias, señorías.

El señor PRESIDENTE

—Gracias, señora Consejera.

Tiene la palabra el señor Ramos Aznar por el Grupo Popular.

El señor RAMOS AZNAR

—En primer lugar, darle las gracias, señora Consejera, y, además, precisarle, concretarle que no sé por qué razón en la iniciativa de petición de comparecencia aparece «infraestructuras» en sentido genérico, cuando realmente mi intención era referirme a infraestructuras del transporte, fundamentalmente carreteras. De todas maneras, le agradezco la información que me ha dado en cuanto a infraestructuras de materia de agua, ferroviaria, y decir que prácticamente coincidimos en lo que usted acaba de decir.

Efectivamente, la visión... Y yo creo que en este terreno, y también en el transporte ferroviario, con el estudio que también, a su vez, ha licitado el Gobierno central en relación a la conexión de las dos bahías, es un hecho que está ahí y que, por tanto, cabe pensar que será una realidad en el futuro cercano, y, de igual manera también, con la decisión tomada en cuanto a lo que tiene que ser la modernización del eje ferroviario Guadix-Algeciras, pues, evidentemente, eso, junto con el soterramiento en Cádiz y con la política de construcción de estaciones de ferrocarril, tanto en Jerez como en San Roque —si no me equivoco—, me parece que satisface plenamente las necesidades, al margen de algunas actuaciones menores, como serían el acceso de tren a lo que sería el polígono industrial del arco de la bahía en Algeciras, pero, realmente, lo que a mí me preocupa es la situación de la red de carreteras en la provincia de Cádiz.

Desde luego, yo creo, señora Consejera, y se lo digo con un ánimo totalmente constructivo, que en la provincia de Cádiz no podemos ni debemos quedarnos simplemente en la formulación de cuáles son los problemas, porque la formulación de esos problemas la conocemos, pero la conocemos desde hace muchísimo tiempo, muchísimo tiempo. Y, realmente, la radiografía en cuanto a carreteras de la provincia de Cádiz, al margen de las dos grandes actuaciones que se recogen en el convenio de las bahías, es decir, la A-381 y la carretera Nacional 340, las que ambas están en el inicio y en marcha de lo que tiene que ser la resolución de los mismos, la verdad es que hay muchísimo más todavía que, evidentemente, sigue sin encontrar compromisos claros y firmes por parte de las Administraciones de cara a resolver lo que, sin duda, es una vieja y legítima aspiración de vertebración, de cohesión social y de cohesión territorial de la provincia de Cádiz, que es tan distinta y tan distante a la vez.

Por tanto, la provincia de Cádiz no es solamente, a nuestro juicio, la A-381 o la carretera Nacional 340, aunque, efectivamente, es la espina dorsal de la provincia, sino que hay muchísimas más redes que, evidentemente, configuran lo que, sin duda, es una dificultad de cohesión, de vertebración y yo diría algo más importante, incluso hasta de competitividad y de igualdad de oportunidades de los gaditanos

entre sí, porque, efectivamente, en la actualidad no se cumple esa igualdad de oportunidades de los gaditanos de cara a integrarse en una sociedad más desarrollada en función de que estén o no estén instalados a pie de unas buenas o malas infraestructuras de transporte por carretera.

Esto no quiere decir, evidentemente, que no haya que tocar la A-381; esto no quiere decir, evidentemente, que no haya que tocar la carretera Nacional 340, y fundamentalmente aprovecho la Nacional 340 para plantearle la primera inquietud que tiene mi Grupo parlamentario y que tengo yo, incluso, como gaditano y como campogibaltareño.

No nos parece, señora Consejera, razonable el hecho de que dos de las grandes ciudades que forman el sistema de grandes ciudades de Andalucía puedan estar comunicadas a través de una carretera, en este caso una carretera actualmente de titularidad estatal, pero que pasará a ser de titularidad autonómica, como es la carretera Nacional 340, en lo que se refiere a la imprevisión, en aquel momento, del Plan Director de Infraestructuras en el sentido de no contemplar o no convertir en autovía el tramo que discurre entre Vejer de la Frontera y Algeciras. Parece que no tiene sentido en el año 2000, cuando estamos hablando de potenciar lo que tiene que ser la conexión de las dos bahías, sólo y simplemente circunscribirnos a lo que tiene que ser el desarrollo de la Jerez-Los Barrios y contemplar parcialmente, como está en el convenio, como está en el Plan Director de Infraestructuras, el anterior, que la conversión en autovía sólo se plantea desde Chiclana a Vejer en dos tramos. Me parece un error y me parece que, de igual manera —que es la apuesta que hace el Grupo Parlamentario Popular— que se fue capaz de conveniar entre la Comunidad Autónoma y el Gobierno central el denominado convenio de las bahías a efectos de conseguir, efectivamente, la duplicación de la A-381 y parcialmente de la carretera Nacional 340, a mí me gustaría conocer cuál es su posición con respecto a la posible y futura duplicación o conversión en autovía del tramo entre Vejer y Algeciras y si, a su juicio, sería conveniente y estimable el hecho de poder ir también a un nuevo convenio entre ambas Administraciones que permitiese, con pautas de financiación similares a las anteriores, el hecho de poder abordar también la conversión en autovía de ese tramo entre Vejer y Algeciras. Me parece importante porque me parece que se queda una zona coja, que va a ser muy difícil de explicar dentro de unos años el por qué no se ha consumado la conversión en autovía también de esos setenta u ochenta kilómetros que hay entre dos de las tres grandes ciudades de la provincia de Cádiz, como serían Cádiz y la ciudad de Algeciras.

Decía que no solamente podemos quedarnos, señorías, en la formulación, razonada, sin duda, pero al final retórica y repetitiva de una comparecencia con respecto a otra, en plantear cuáles son los problemas de vertebración y cohesión territorial de la provincia de Cádiz sin comprometer concretamente esfuerzos de carácter de inversión de cara a corregir los desequilibrios territoriales que, sin duda, persisten en la provincia de Cádiz y que ni la A-381 ni la carretera Nacional 340 serán capaces de poner a cero: seguirá persistiendo, sin duda, su desequilibrio porque hay otras redes de carreteras que son igualmente esenciales para otras partes del territorio, no solamente para la unión

de la bahía de Cádiz con la bahía de Algeciras, y que siguen sin tener una respuesta.

Y no es cuestión de echarle la pelota — créame que no— en este caso al Gobierno en Andalucía, sino plantearle, porque es una responsabilidad del Gobierno en Andalucía desde el momento en que tiene la titularidad de la mayor parte de esa red, que sigue estando coja de soluciones. Por lo tanto, tengo que plantearse a usted, señoría, pero, le repito, sin ningún ánimo de eludir responsabilidades por cuanto afecta a otras redes que son de interés general, sino porque, simplemente, a los ciudadanos tenemos que darles un mensaje con plazos concretos de actuaciones concretas sobre qué vamos a hacer sobre determinadas redes del transporte de carreteras en la provincia de Cádiz.

Decía usted que la red tiene dos mil kilómetros. Efectivamente, aproximadamente dos mil kilómetros, de los cuales, quitando trescientos kilómetros aproximadamente que son de titularidad estatal, 1.130 kilómetros — me parece que ha dicho usted— son de la Junta de Andalucía, que conviven junto a otros 700 kilómetros que son de la Diputación provincial.

Y a mí me gustaría que no solamente nos quedásemos en la enumeración de esos problemas de la provincia de Cádiz, sino que fuésemos capaces, y usted fuese capaz, en este caso, como máxima responsable de la Consejería de Obras Públicas, de comprometer; comprometer, valga la redundancia, compromisos políticos concretos en relación a determinadas carreteras que son necesarias en la provincia de Cádiz.

Qué va a pasar con la carretera Espera-Barbate, que es un núcleo importante en la provincia de Cádiz. Qué va a pasar con la Jerez-Antequera. Usted la ha citado, pero usted la ha citado como Jerez-Arcos.

Señoría, en la campaña electoral se hablaba de conversión en autovía de Jerez-Antequera; en la comparecencia del Presidente de la Junta de Andalucía, en su debate de investidura, sospechosamente se acordó esa intención de autovía entre Jerez-Antequera y se quedó simple y llanamente entre Jerez y Arcos. Me gustaría que me contestase también qué va a pasar con la demanda de duplicación de la Jerez-Sanlúcar; qué va a pasar con la Jerez-Trebujena; qué va a pasar, señoría, con la red secundaria de carreteras que fundamentalmente se ubican en la comarca de la sierra y que impide un desarrollo gradual y sostenible de las poblaciones que están en esa zona. Qué va a pasar, señoría, con la red secundaria de carreteras de titularidad de la Diputación provincial, que reconoce que en 11 años ha invertido, para una red de carreteras de 700 kilómetros, la friolera, entre comillas, de 1.700 millones de pesetas. ¿Va a hacer la Junta de Andalucía un convenio real, un convenio real de colaboración con la Diputación provincial, para regenerar y mejorar esa red secundaria de carreteras de titularidad de la Diputación provincial?

En definitiva, señoría, no se trata de que me diga usted que está en licitación el estudio informativo de la carretera denominada de El Higuero en La Línea — que así se llama la carretera A-383, si no me equivoco—. Porque, mire usted, eso me lo decía el señor Vallejo cada vez que nos veíamos aquí, cada vez que nos veíamos en esta sala me lo decía

el señor Vallejo, y es una carretera, señoría, que está en los presupuestos de hace tres o cuatro años, que está en los presupuestos la duplicación desde hace tres o cuatro años. Se trata de comprometer plazos y que usted me diga: «Pues mire usted, señor Ramos, la carretera de El Higuero, la A-383, el procedimiento es éste, tal licitación... Mire usted, el planteamiento de la Consejería es que se va a invertir tanto dinero y estará finalizada en tal fecha».

Yo no voy a ser incrédulo, como era el compañero de su partido, anterior portavoz, hablando de los ferrocarriles, yo me lo voy a creer; pero déme usted una fecha, por favor, déme usted una fecha de la Jerez-Antequera... Primero me dice si va a ser Jerez-Antequera o va a ser Jerez-Arcos. Si, evidentemente, la primera fase va a ser Jerez-Arcos, no me diga usted que está en licitación el estudio informativo: dígame usted, efectivamente, que está en licitación el estudio informativo; pero dígame usted también, señoría, que el planteamiento y la planificación de su Consejería es, después de esto, hacer esto, y esto, y esto, y esto, iniciar las obras en tal tiempo y esperar a tenerlas culminadas en tal otro. Yo también me lo voy a creer, señoría, yo me lo voy a creer, no lo dude; pero yo creo que a los gaditanos... Y dígame usted con respecto a las otras carreteras que le he citado y con respecto a qué piensa hacer con la red secundaria, pero dígame, dígame algo, no me diga usted lo que decía el señor Vallejo: estamos trabajando en ella.

Mire usted, trabajando en la red de carreteras de la provincia de Cádiz, con datos de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, total de inversión de actuaciones de obras nuevas puestas en servicio en Andalucía... Ahora le comento el por qué tengo este papel y el por qué el señor Vallejo no lo sacó nunca. El título es «Actuaciones de obras nuevas puestas en servicio en Andalucía en el período 1984-1999 en la provincia de Cádiz». Pues, mire usted, el señor Vallejo, que yo creo que se olía que iba a cambiar de Consejería, en la época preelectoral, si ganaban ustedes, cosa que ocurrió, que volvieron a ganar, pues pretendía hacerse una memoria balance de su paso por la Consejería de Obras Públicas. Y, hombre, como uno tiene amigos en todos sitios, pues a mí me dieron el papel de la provincia de Cádiz; papel de la provincia de Cádiz que después él no se atrevió a editar ni a publicar porque, realmente, las cifras no son tampoco para tirar cohetes. Y se las digo.

En el período 1984-99, señoría, actuaciones de obras nuevas puestas en servicio en Andalucía en el período 1984-99 en la provincia de Cádiz, total de inversión — 1984-94. Aquí sí estamos hablando de quince años me parece—, total de inversión, 23.000 millones de pesetas. Es decir, que la media anual de esfuerzo inversor hasta 1999 en actuaciones en obra nueva en la provincia de Cádiz, según la memoria del señor Vallejo — que yo tengo que creérmela—, son, pues, una media ponderada de mil trescientos, mil cuatrocientos millones de pesetas.

Ya de entrada le reconozco que aquí no está la Jerez-Los Barrios, ¿eh?, dicho sea de paso, porque la Jerez-Los Barrios también usted nos concederá el mérito de que es a partir de 1996, cuando resulta que llegan unos que son del PP al Gobierno de España, cuando empieza a iniciarse, y ahora, realmente, es una magnífica realidad, aunque el

costo se haya disparado de los 24.000 millones previstos en origen a los 60.000 por donde vamos ya.

En definitiva, señoría —no quiero cansarla—, no se trata de hacer formulaciones de carácter retórico, no se trata de hacer un diagnóstico de los problemas que tiene la provincia de Cádiz, que usted y yo nos lo conocemos: se trata de comprometer esfuerzos políticos, y los esfuerzos políticos no son otra cosa que compromisos políticos que al final tienen que tener su plasmación económica en concreto, y planificación en cuanto a la temporalidad de esos compromisos que está dispuesta a hacer la Junta de Andalucía para corregir lo que, sin duda de ningún tipo, es el mayor desequilibrio territorial que hay en toda la Comunidad Autónoma, y que se llama la provincia de Cádiz.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE

—Gracias, señor portavoz.
Señora Consejera.

La señora CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Sí, señor Ramos Aznar, únicamente conceda a la Comunidad Autónoma la necesidad de plazos que concede al Ministerio, y usted, en su anterior intervención, comentaba lo importante que son los estudios informativos, los proyectos, los informes de impacto medioambiental... Yo estoy totalmente de acuerdo. Imagino que conoce el desplegable del Ministerio. Pues ese desplegable también es aplicable a la obra pública en Andalucía. ¿De acuerdo? Entonces, si un proyecto está pendiente de impacto medioambiental y es un proyecto del Gobierno de la nación, y es un razonamiento que se acepta, si un proyecto está en estudio informativo en la Comunidad Autónoma debe tener la misma consideración.

Pero, bueno, más allá de aspectos formales, que yo creo que todos estamos de acuerdo en que es necesario hacer la obra pública con todos los análisis, estudios previos necesarios, quería comentarle que usted ha hecho referencia al tema de las carreteras, que, por lo que he visto, era lo que más le interesaba.

Yo creo que en su intervención no esperaba que yo explicara, hasta el nivel de detalle que he explicado, la situación de la red de carreteras de Andalucía, de las inversiones en la red de gran capacidad, las inversiones en la red convencional, y ha estado haciendo filigranas para intentar armar una crítica. Créase también mis datos. Yo le he dado lo que habitualmente se da por una Administración en estos momentos. Habrá tiempo, en el momento de la discusión del presupuesto, habrá tiempo en la programación, en la discusión de la programación, de ver todo el itinerario de una obra, señoría, pero le he dado situación de cada uno de los proyectos, así como inversión necesaria para cada uno de los proyectos.

Decirle que, en relación con la Nacional 340, mi deseo, señoría, es que haya una dotación suficiente en los Presupuestos Generales del Estado para abordarla. Ése es mi

deseo, ése sería el compromiso, que se avance en la realización de los compromisos, por lo menos, que hay hasta ahora encima de la mesa, que se garantice financiación para esos proyectos. Cuando los tengamos abordados y sean una realidad, veremos a ver cualquier otro planteamiento. Pero yo me conformo, yo soy pragmática, me conformo con que se cumpla el desdoblamiento hasta Vejer, que es, como sabe muy bien, un tema absolutamente demandando por toda la sociedad y que no sé si en los presupuestos del Estado de 2000, de 2001, en relación con la previsión para 2002, hay la previsión, y que creo que eso, bien por enmienda o bien de alguna forma... No, digo en la previsión para 2002 en cuanto a inversiones ya, porque, como sabe, en el esquema de inversiones se prevé no solamente la actuación en el año correspondiente, sino una previsión de futuro. Pues yo creo que ustedes deberían tener en cuenta la dotación correspondiente al tema.

Usted ha planteado actuaciones en una serie de ejes. Yo imagino que es que no se esperaba que por mi parte me pronunciara sobre ello, y me he pronunciado sobre cada uno de los que son ejes estratégicos y ejes de gran capacidad de la Comunidad Autónoma. Me he referido, aparte de a la 381, con una pormenorización de plazos, situación del tramo e inversión necesaria, creo que suficiente, me he referido también a la A-382 y le he dicho exactamente la situación del proyecto. Me he referido a la A-383, me he referido también exactamente a la situación en que encontraba el proyecto. Pero no solamente eso, sino que me he referido al conjunto de actuaciones que se han acometido por parte de la Junta de Andalucía en el resto de la red, en los 900 kilómetros, que ya le he dicho que se ha invertido por un total de 10.000 millones de pesetas y las previsiones que tenemos con carácter inmediato.

Ha hecho referencia a una carretera, en concreto la de Espera-Barbate, que es una de las previstas y a las que también le he especificado exactamente inversión, etcétera, que tiene dos tramos, como su señoría conoce. Una parte corresponde a la propia línea de comunicación interna entre la Nacional 340 y la 381, y además ha habido una serie de actuaciones en la misma que si quiere y tiene interés le puedo especificar concretamente, y una previsión de inversión próxima y de acondicionamiento.

Ha hecho referencia, señoría, al convenio o a la red secundaria. Efectivamente, ése es un tema competencia de la Diputación provincial, y lo único que le puedo decir ahí es que vamos a seguir colaborando con las Diputaciones, en el marco de lo que es el proyecto de ley presentado, el proyecto de ley de carreteras presentado por el Gobierno a esta Cámara, y en lo que estamos trabajando es, precisamente, en ver qué carreteras deben ser consideradas de interés de la Comunidad Autónoma y aquellas otras que deben ser de la propia Diputación.

Decirle, señoría, para no entrar en un debate sobre qué información se debe dar en este momento, que yo creo que he dado una información absolutamente exhaustiva sobre las inversiones en carreteras en Cádiz, cosa que yo creo que usted no se esperaba. Decirle también, en relación con la A-381, en relación con el coste, en relación con el coste de la carretera y en la fecha y en los plazos de ejecución, que, como sabe, esa obra tuvo una discusión

tremenda en relación con su impacto medioambiental, que hubo que hacer unas medidas compensatorias y complementarias y que también ha inducido la adopción de distintas alternativas, precisamente el aumento de su coste.

De todas formas, señoría, yo creo que sería al Ministerio al que le correspondería valorar si considera alto o bajo el coste, puesto que, como le digo, cada tramo se negocia y se discute con el Ministerio, y en ningún momento ésta ha sido una consideración que haya partido de la Administración central.

Gracias.

El señor PRESIDENTE

—Gracias, señora Consejera.

Bien, pasamos al siguiente punto del orden del día.

Pregunta Oral 6-00/POC-000120, relativa a la depuradora en Güejar Sierra, Granada.

La señora PRESIDENTA

—Sí. Punto número cuatro, preguntas con ruego oral de respuesta. La pregunta con ruego de respuesta oral en Comisión 120, relativa a la depuradora en Güejar Sierra. Para su pregunta... No se encuentra aquí doña Carolina González Vigo, la asume... ¿Perdón, cómo se llama usted?

El señor PÉREZ LÓPEZ

—Santiago Pérez.

La señora PRESIDENTA

—El Diputado Santiago Pérez.
Tiene usted la palabra.

El señor PÉREZ LÓPEZ

—Gracias, señora Presidenta. Señora Consejera.

Güejar Sierra es un municipio granadino situado prácticamente a la espalda de Sierra Nevada, que cuenta con unos magníficos parajes naturales y unas maravillosas vistas a la sierra y hacia el valle del Genil.

Esta breve descripción no es gratuita, sino que la hago, precisamente, para comprender mejor la ubicación de municipios en una zona de gran importancia medioambiental. Precisamente para proteger el medio ambiente y la limpieza de sus aguas, en el año 1993 la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir redactó y contrató el proyecto de construcción de una depuradora para el municipio, que se inauguró en el año 1995. Casi desde su puesta en marcha, la estación depuradora ha mostrado una serie de

problemas que aconsejaron al Ayuntamiento —por lo menos los técnicos así lo estimaron conveniente— que no recibieran las obras de esta depuradora, y esa situación se ha mantenido hasta el día de hoy.

Las carencias suponen un grave perjuicio al municipio y a las poblaciones del entorno. Estamos hablando de una zona en donde, además de ser cabecera del agua del Genil, pues se vierte directamente al embalse de Canales, que, como usted bien sabe, es uno de los que abastecen a la ciudad de Granada. Las aguas depuradas que se vierten a Canales deben cumplir unos parámetros mucho más estrictos en cuanto a nivel de depuración de sus aguas, por lo que el problema, como apuntaba anteriormente, se acrecienta.

En vistas de estos condicionantes, el Ayuntamiento de Güejar Sierra solicitó ayuda a la Diputación Provincial de Granada para que sus técnicos realizaran un seguimiento y control de estas depuradoras, y este seguimiento, que se inició en el año 1996, se ha continuado, pues, prácticamente hasta nuestros días. El informe evacuado por los técnicos de Diputación aconseja que se adopten una serie de medidas para subsanar las deficiencias detectadas en esa depuración de aguas; concretamente concluye que es necesario acometer la obra de una nueva construcción de la depuradora, con un sistema de tratamiento diferente que garantice los niveles de depuración que exige la normativa vigente, al estar en una zona de vertidos sensible, e incluso, pues, el informe va más allá y dice —y así lo aconseja— que se busque otra ubicación a la misma.

Ante todos estos datos, nosotros queríamos preguntarle cuáles son las actuaciones que, con carácter de urgencia, su Consejería va a acometer para tratar un problema que afecta no sólo al municipio de Güejar Sierra, sino al entorno.

La señora PRESIDENTA

—Gracias, señor Diputado.

Tiene la palabra la señora Consejera.

La señora CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Sí, señoría, únicamente recordarle, primero, que la actuación de la Junta de Andalucía en este caso es de auxilio a la Administración local, cosa que no debemos olvidar; en segundo lugar, que, en este caso, por el número de habitantes del municipio, ni siquiera correspondería a la Junta de Andalucía actuar, sino a la Diputación, y en tercer lugar, decirle que el proyecto, efectivamente, fue dirigido y proyectado por la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, es decir, no por los técnicos de la Consejería. Se acometió en su momento, es cierto, pero no bajo la dirección de obras de la Consejería, sino de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir.

Decirle, señoría, que, en cualquier caso, tenemos conocimiento de los problemas que afectan a la depuradora, y nuestra intención, lógicamente, es ver cómo se abordan desde... Primero tener la información técnica, porque, a pesar de que usted diga que ya tenemos, que ya existe

esa información técnica, la Consejería quiere tener su propia información técnica sobre la situación y problemática que plantea esa depuradora y ver las alternativas que deben plantearse. Pero, sobre todo, tener en cuenta, además, la ubicación de la depuradora, es decir, que podría estar afectando a un parque nacional.

Entonces, la posición de la Consejería, lógicamente, es, en primer lugar, tener la información completa desde el punto de vista técnico de la situación de la depuradora, que, como usted dice, ha planteado problemas de funcionamiento, y en segundo lugar, ver con las Administraciones implicadas, desde el propio Ayuntamiento o la Diputación, por el tamaño del municipio, a la Administración medioambiental, dada su ubicación, para poder abordar y solucionar el problema que usted plantea.

La señora PRESIDENTA

—Señor Pérez López, le recuerdo que le queda a usted un minuto.

El señor PÉREZ LÓPEZ

—Sí, gracias. Va a ser muy breve.

De sus palabras se desprende que, efectivamente, su Consejería, pues, va a adoptar las medidas oportunas y pertinentes para solventar este grave problema. Simplemente, pues, desear que se lleve a cabo y que en breve plazo de tiempo, pues, podamos ver hecha realidad esa nueva depuradora y, sobre todo, solventar esas carencias que tanto usted como yo conocemos y que es necesario acabar con ellas.

Gracias.

La señora PRESIDENTA

—Gracias, señor Diputado.
Señora Consejera, tiene la palabra.

La señora CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Simplemente incidir en lo que ha sido mi respuesta: es decir, primero información técnica sobre la situación de la depuradora, y a continuación implicación de todas las Administraciones que tienen algo que decir al respecto, medioambiental, Diputación, Ayuntamiento y Consejería, para abordar el problema, y la propia Confederación Hidrográfica del Guadalquivir probablemente también.

Pregunta Oral 6-00/POC-000167, relativa al comienzo del desdoblamiento de la A-382 Jerez-Arcos.

La señora PRESIDENTA

—Pasamos a la siguiente pregunta oral, relativa al comienzo del desdoblamiento de la A-382, Jerez-Arcos. Para su defensa, tiene la palabra el ilustrísimo señor don Juan Manuel Armario Vázquez.

El señor ARMARIO VÁZQUEZ

—Sí, gracias, Presidenta.

Señora Consejera, como bien se ha dicho aquí, la A-382, la autovía Jerez-Arcos, el desdoblamiento, es un compromiso asumido por el señor Presidente Chaves en su discurso de investidura para esta legislatura, y actualmente un verdadero suplicio. La A-382 es un vía crucis, porque es una vía que es utilizada como la más importante vía de comunicación de la sierra de Cádiz —19 municipios— con el resto de la provincia, y también se convierte o se está convirtiendo en una vía, en un eje transversal que une a Andalucía occidental, la provincia de Cádiz, con la Andalucía oriental, las provincias de Málaga, Granada y Almería. En algunos tramos, y según los datos de la propia Junta de Andalucía, de la Consejería de Obras Públicas, hay una media estimada de circulación de vehículos de once mil o más, o más de once mil vehículos al día, y la situación, pues, se agrava en ciertas épocas del año, por vehículos agrícolas así como de transportes, y al mismo tiempo por las travesías, tanto de Jédula como de Arcos de la Frontera, que llegan a provocar inmensas colas kilométricas, por lo que se hace, pues, francamente importante y urgente no sólo ya la autovía o el desdoblamiento, sino también las variantes de Arcos y Jédula.

En los últimos años, pues, lógicamente, han aumentado de forma notable los accidentes de tráfico. Soy conocedor de que recientemente ha habido ya una declaración favorable de impacto medioambiental, pero me gustaría que la señora Consejera nos informase sobre los plazos que estima la Consejería para ese inicio de esa gran vía de comunicación, no sólo para la provincia de Cádiz, sino también para, como he dicho anteriormente, la red de carreteras de Andalucía.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA

—Gracias, señor Diputado.
Tiene la palabra la señora Consejera.

La señora CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Sí, señoría, para coincidir en su valoración.

Efectivamente, la carretera A-382, Jerez de la Frontera-Antequera, pertenece a la red principal de carreteras de Andalucía y, por tanto, pertenece a la red básica. El tráfico existente —también coincido con los datos que usted ha manifestado— en determinados tramos supera los

diez mil vehículos/día entre Jerez y Arcos, según los datos del último mapa de tráfico de la Dirección General de Carreteras. Los niveles de tráfico son los que justifican, lógicamente, el desdoblamiento; es decir, que cuando se hace una apuesta por un desdoblamiento es precisamente porque hay un problema que hay que solventar.

Desde la Dirección General, como usted sabe, se desarrolló el estudio informativo y se solicitó la declaración de impacto medioambiental en el mes de abril pasado, y, efectivamente, como usted acaba de mencionar, recientemente, creo que fue a mediados de septiembre, 19 o por ahí, se recibió ya el informe, que es un informe favorable. Esto significa que ahora lo que hay que acometer son los correspondientes proyectos y que en el tramo Jerez-Arcos se han desglosado, a efecto de la programación de actuaciones en materia de carreteras, los siguientes subtramos, cuyo proyecto de construcción y obra corresponderá a los dos primeros subtramos y serán ejecutados, lógicamente, en el horizonte de... O sea, estamos hablando del Plan Director de Infraestructuras que estaba previsto, como su señoría conoce.

Tenemos los tramos de la A-4 al punto kilométrico 7'5; luego, el segundo sería del punto kilométrico 7'5 a Jédula, incluyendo su variante; luego variante de Jédula a Arcos, y variante de Arcos. Ésos serían los cuatro tramos sobre los que vamos a convocar licitar el proyecto. En el momento en que tengamos los proyectos, podremos ver, lógicamente, la programación de actuaciones, y, lógicamente, están incluidas en el período temporal del marco comunitario de apoyo.

La señora PRESIDENTA

—Para el turno de réplica, tiene la palabra el Diputado Juan Manuel Armario Vázquez.

El señor ARMARIO VÁZQUEZ

—Sí.

Agradecer la respuesta de la Consejera, pero me gustaría que especificase más si es la intención de la Consejería el sacar los cuatro tramos a licitación, una vez que el proyecto esté totalmente desarrollado y supervisado. Y, bueno, de alguna forma, pues creo que coincidiremos todos en que la mejor forma para que una comarca, en este caso de 19 municipios, se desarrolle económicamente es tener buenas vías de comunicación.

Por lo tanto, esperar desde este Grupo que ese proyecto que está en vías, creo, de poderse ya adjudicar o licitar, ¿no?, culmine con el comienzo de las obras y que no se convierta esta autovía Jerez-Arcos en una ya superconocida en la provincia de Cádiz, como es la Jerez-Los Barrios.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA

—Señora Consejera, tiene usted la palabra.

La señora CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Sí.

Únicamente decirle que lo que se convoca ahora es la realización de los proyectos. Quiere decir que, en el desplegable famoso, estamos en la fase de licitación de proyectos, y una vez que conozcamos, lógicamente, los proyectos, cuantificación, dificultades, etcétera, etcétera, podemos abordar la siguiente fase.

Yo, ojalá que se convierta en una famosa, porque por lo menos se hará. Lo peor es que se convierta en otra famosa que no se hace.

Pregunta Oral 6-00/POC-000186, relativa a la carretera Huelva-Cádiz.

La señora PRESIDENTA

—Gracias, señora Consejera.

Pasamos a la siguiente pregunta con ruego de respuesta oral en Comisión, 186, relativa a la carretera Huelva-Cádiz. Para su pregunta tiene la palabra el ilustrísimo señor don José Luis Rodríguez Domínguez.

El señor RODRÍGUEZ DOMÍNGUEZ

—Muchas gracias, señora Presidenta.

Señora Consejera, como usted sabe perfectamente, la carretera Huelva-Cádiz es una vieja y larga aspiración en el tiempo de todos los onubenses, dado que Huelva y Cádiz son dos provincias limítrofes y, sin embargo, los ciudadanos onubenses tienen ineludiblemente que pasar por Sevilla para acceder a Cádiz.

Nos gustaría saber en qué momento de ejecución, en cuanto a los proyectos, a la licitación o a la definitiva ejecución de esta carretera, que constituye una de las infraestructuras más importantes en este momento en la provincia de Huelva, se encuentra.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA

—Sí, señora Consejera, tiene usted la palabra.

La señora CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Sí. Gracias, Presidenta.

Señorías, como usted conoce, esa carretera afecta al entorno del espacio protegido de Doñana y, por tanto, en su trazado y ejecución hay que tener una especial consideración a los condicionantes medioambientales, y requiere una actuación, quizás, diferente de lo que significa la

ejecución de cualquier otro proyecto. Únicamente recordarle cómo están los distintos tramos de esa carretera.

Como sabe, el tramo comprendido entre Bonares-Hinojos está ya acondicionado; de la conexión de la A-49 a Hinojos, acondicionamiento y variante de Hinojos, las obras están en servicio desde el principio del año 1996; del tramo de Hinojos a Villamanrique de la Condesa está redactado y aprobado el correspondiente proyecto de construcción, tenemos declaración de impacto medioambiental favorable, favorable, y se han adjudicado las obras ya a la empresa GIASA y se están realizando ya las expropiaciones para comenzar las obras a principios de 2001. En cuanto al tramo Villamanrique-Villafranco, así como la variante de Villamanrique de la Condesa, los proyectos están redactados y se están adaptando a los condicionantes establecidos por la autoridad medioambiental; es decir, el informe medioambiental plantea determinados problemas que es necesario corregir. Y en lo referente al tramo de Lebrija-Villafranco, es necesario resolver, como usted sabe, el tramo o el proyecto de conexión por el río Guadalquivir.

Éste es un poco el escenario de los tramos tal y como se encuentran en la actualidad.

La señora PRESIDENTA

—Sí. Para el turno de réplica tiene la palabra el Diputado José Luis Rodríguez Domínguez.

El señor RODRÍGUEZ DOMÍNGUEZ

—Muchas gracias, señora Presidenta.

Señora Consejera, usted ha empezado su respuesta aludiendo al tema de Doñana. Yo también quiero recordarle que, en esta cuestión, en el año 1992 una comisión internacional de expertos aprobó la construcción de la carretera Huelva-Cádiz, y además emitió un dictamen favorable sobre la misma. Yo me imagino, señora Consejera, que desde el año 1992 hasta la actualidad habrá habido tiempo para desplegar todo lo que haya sido necesario desplegar en cuanto a estudios de impacto medioambiental, en cuanto a trazado definitivo de esta carretera.

Usted me da en su primera parte de la respuesta una información que ya conocía y que no era el motivo de esta pregunta, los tramos que ya se han ejecutado o que no tienen ningún inconveniente. A mí me gustaría que me definiera usted de una forma concreta, y no navegara usted en el desplegable, lo que es el futuro del trazado intermedio, que es donde puede haber algún motivo de polémica, si es que lo hay. Y yo le pregunto, señora Consejera, si hay proyecto definitivo de ese trazado intermedio. En caso de que esté concluido, cuándo se va a licitar y cuándo van a comenzar las obras; si hay ya una solución definitiva para lo que es el sortear el río Guadalquivir, puesto que había varias soluciones alternativas, desde lo que era un puente levadizo, lo que podía ser un túnel subterráneo..., cuál va a ser la solución definitiva para el tema del río Guadalquivir. Si hay un presupuesto estimativo de lo que

conlleva la realización de estas obras y si en los presupuestos de nuestra Comunidad para el próximo ejercicio se contemplan partidas presupuestarias para la ejecución de los tramos que faltan, sobre todo en el tema intermedio de la carretera Huelva-Cádiz.

Me gustaría, señora Consejera, la mayor concreción en este tema, puesto que los otros son ya temas archisabidos de las —digamos— ejecuciones iniciales en cuanto a los extremos de esta carretera. Me gustaría que se centrara usted en el tramo intermedio de la carretera Huelva-Cádiz, que es lo que hace que en estos momentos no haya carretera Huelva-Cádiz.

Muchas gracias, señora Presidenta.

La señora PRESIDENTA

—Para finalizar este debate, tiene la palabra la señora Consejera.

La señora CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Me imagino que se refiere al tramo, al que yo he hecho referencia, de Hinojos a Villamanrique de la Condesa. Creo que ése es uno de los tramos del que, como le he dicho, está redactado y aprobado el correspondiente proyecto, con declaración de impacto medioambiental positiva, y que se ha adjudicado y que hay previsión de comenzar las obras en 2001. Es decir, que hay un compromiso ya cierto, puesto que está contratada la obra de realización de ese proyecto.

Le comentaba que, en los tramos de Villamanrique-Villafranco, así como la variante Villamanrique de la Condesa, hay problemas medioambientales, y lo que le voy a decir es que esta Consejería no va a abordar ninguna obra hasta que no queden perfectamente clarificados los problemas medioambientales. Atraviesa el tema del Guadimar, hay problemas, y yo lo que pretendo es consensuar para que no haya paralización posterior de las obras y que tengamos una solución definitiva a todo el proyecto.

El ámbito de discusión de ese tema, como usted sabe muy bien, es el plan subregional de Doñana, que usted también conoce, y que, lógicamente, será con el consenso de Alcaldes, organizaciones medioambientalistas y ecologistas y, por supuesto, con la Administración como podremos abordar la realización de esa obra. Cualquier otra cosa puede ser imposible.

Y le digo más: es por la vía del consenso y del diálogo como hemos ido resolviendo, porque usted lo conoce, todos los problemas que se han planteado en la zona.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA

—Sí, gracias, señora Consejera.

Finalizado el debate de la fase en la que la señora Consejera tiene que contestar, pasamos a las proposiciones

no de ley, pero nos van a permitir un momentito de suspensión de esta sesión para despedir a la señora Consejera.

[Receso.]

Proposición no de Ley 6-00/PNLC-000148, relativa a la conexión del anejo de Hernán-Valle, Guadix, con la A-92 norte.

El señor PRESIDENTE

—Sí, continuamos con el transcurso de la Comisión, señores Diputados.

Siguiente punto del orden del día: proposiciones no de ley. En primer lugar, proposición no de ley, cuyo proponente es el Grupo Parlamentario Popular, relativa al retraso del Plan General de Carreteras de Andalucía.

El señor portavoz no está presente y, si les parece a los señores miembros de la Comisión, pasamos a la segunda proposición no de ley e invertimos ese orden.

[Rumores.]

El señor VÁZQUEZ FERNÁNDEZ

—Sí, por favor, señor Presidente.
Señor Presidente, solicitamos el intercambio de...

El señor PRESIDENTE

—Si lo tienen a bien los miembros de la Comisión...

Bien, por lo tanto, se invierte el orden de las proposiciones.

Proposición no de ley, cuyo proponente es el Grupo Parlamentario Popular, relativa a la conexión del anejo de Hernán-Valle, Guadix, con la A-92 norte.

Tiene la palabra el señor portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

El señor PÉREZ LÓPEZ

—Gracias, señor Presidente.

Señorías, se presenta esta proposición no de ley que tiene una intención de conectar el anejo de Hernán-Valle, un anejo de la ciudad de Guadix, con la A-92 norte. Es una aspiración que llevan esperando los 750 habitantes de este anejo, pues, prácticamente desde que la apertura de la A-92 dejó estrangulado el mismo con la adopción de un nuevo itinerario.

Tengo que decir que esta proposición también se presenta porque, precisamente, los vecinos, en determinadas ocasiones y en numerosas ocasiones, se han entrevistado con responsables y representantes de la Consejería de Obras Públicas, en donde han demandado una solución a estos problemas, y siempre se les ha contestado que no habría problema en cuanto a su realización e incluso

se puso una fecha: la fecha era el año 1999. Como ustedes pueden comprender el año 1999 ha pasado y está pasando el 2000, y aún no se ha solventado este problema.

Pero no es intención de este ponente reprochar lo que no se ha hecho, sino, sobre todo, que adoptemos entre todos los mecanismos necesarios para que este anejo pueda conectarse a la A-92; una A-92 que es un hecho innegable que ha supuesto un avance considerable en las comunicaciones andaluzas, sobre todo en aquellas poblaciones que tuvieron la suerte de estar situadas junto a su trazado, pero que, curiosamente, un anejo que está a los mismos pies de esta A-92 tiene la mala suerte de que, hasta este momento, por parte de la Junta de Andalucía no se hayan adoptado las medidas necesarias y oportunas para conectarlo.

La verdad es que los 750 vecinos del anejo han quedado aislados, han quedado estrangulados —valga la expresión— al suprimir la salida norte del municipio, y se dan casos tan curiosos como que, por ejemplo, el transporte público no entra en el anejo y deja a los viajeros, pues, prácticamente al pie de la autovía para no perder tiempo, o incluso el que los numerosos establecimientos de hostelería que había en el mismo han tenido que ir cerrando, porque, precisamente, el automovilista que llega al anejo a tomarse un café, a comer, etcétera, pues, lógicamente, tiene que volver prácticamente un kilómetro sobre lo recorrido, cuando lo normal y lo sencillo era conectarse a cien metros a la autovía, como todo el mundo que ha tenido ocasión de contemplarlo y de estudiarlo, pues, comprende y así admite.

Por tanto, lo que nosotros pretendemos con esta proposición no de ley es hacer justicia con este anejo de la ciudad de Guadix, que ve cómo se abren gasolineras, se abren estaciones de servicio, se abre, pues, toda una serie de ofertas al borde de la autovía, y, sin embargo, algo que es de justicia, algo que compete no sólo a un empresario, a una empresa, sino que compete a un núcleo muy importante de vecinos, pues hasta ese momento no han tenido la oportunidad de que ese interés legítimo que tienen, esa reivindicación, pues sea satisfecha.

Por tanto, nuestro Grupo lo que plantea es que en el plazo de seis meses la Junta de Andalucía lleve a cabo la apertura de una vía de servicio que conecte este anejo con la A-92 en su parte noreste, es decir, en dirección Murcia, rompiendo con el aislamiento del anejo.

Gracias.

El señor PRESIDENTE

—Muchas gracias, señor portavoz.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida.

El señor RÍOS CARRÉGALO

—Gracias, señor Presidente.

Señoría, comparto el inicio de la exposición de motivos de esta proposición no de ley en todo lo que supuso, al

menos en la teoría, la A-92 en su momento en Andalucía; pero, señoría, desde el año 1986 en que la Junta de Andalucía abandona el gran proyecto con el que se ponen en marcha las instituciones andaluzas, que era un gran proyecto basado en el artículo 11 del Estatuto de Autonomía, es decir, el reequilibrio de las distintas comarcas y territorios de Andalucía, desde el punto de vista social, económico y, por tanto, de infraestructura, desde ese momento, la A-92 —que no vamos a entrar ahora en los problemas de la propia A-92— la realidad es que ha conectado ciudades —porque se abandona ese proyecto por el proyecto de ciudades—, pero lo que ha hecho ha sido aislar a muchas comarcas y muchas localidades de nuestra Andalucía.

Señoría, en Hernán-Valle, antes de la A-92 por allí pasaba la carretera nacional —uno, y dos—, por allí pasaba la desaparecida línea ferroviaria Guadix-Almendricos. Tal como ha quedado ahora, decía el portavoz del Grupo Popular que ha quedado estrangulado... La realidad —no sé si decir ese calificativo—, la realidad es que este anejo, este conjunto de setecientos y pico habitantes, lo que tiene es una entrada y salida en el mismo sitio —es una especie de bolsillo, se ha quedado convertido en una especie de bolsillo, donde se entra y se sale por el mismo sitio—, y la realidad, como bien ha dicho el portavoz que me ha precedido en la palabra, el proponente de esta iniciativa, es que el Partido Socialista se comprometió en este pueblo, en las elecciones municipales de 1999, se comprometió públicamente a realizar estas obras que ahora aquí se solicitan. Pero es que también lo hizo en la campaña de las autonómicas del 2000, se comprometió públicamente. Y se comprometió públicamente el Delegado —que, por cierto, lo acabo de ver por los pasillos— de la Consejería en Granada.

Señoría, nosotros apoyamos esta proposición no de ley por lo que he dicho al principio en cuanto a ese necesario reequilibrio y de conexión, interconexión de todas las comarcas y pueblos de Andalucía, apoyamos esta proposición no de ley, a pesar de que en un primer momento —tengo que decirlo todo— a mí me chocó que se hable de que en un plazo de seis meses se lleve a cabo la apertura.

Señoría, vista esta proposición no de ley, y visitando la localidad, y visitando a la gente nuestra, y hablando con la gente nuestra de la comarca y viendo la realidad, la realidad es que es una obra mínima la que hay que hacer, mínima, prácticamente una valla y unos cuantos movimientos de tierra que se pueden realizar en un día o dos, y después asfaltar. La conexión sería en una recta... O sea, no puede decirse, como se nos dijo aquí en el caso de La Peza, que hay una gran dificultad porque hay una rasante... No, es una recta y horizontal, fácilmente. No sé por qué, incluso habiéndose comprometido el Partido Socialista en dos campañas sucesivas, no se ha hecho nada.

Señorías —y terminando—, apoyamos esta proposición no de ley, entre otras cosas por ética, porque creemos que los partidos políticos debemos cumplir aquello que prometemos, y además porque, desde el punto de vista de nuestro programa electoral, en general está contemplado y estamos de acuerdo.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE

—Muchas gracias, señor portavoz.

Tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Socialista la portavoz..., el señor García Albarral.

El señor GARCÍA ALBARRAL

—Gracias, señor Presidente. Señoras Diputadas. Señores Diputados.

Tomo la palabra en nombre del Grupo Parlamentario Socialista para posicionar a éste en torno a una iniciativa parlamentaria referente a la conexión del anejo de Hernán-Valle, dentro de la población de Guadix, con la A-92; actuación en la que ya la Consejería de Obras Públicas está trabajando en estrecha colaboración con el Ayuntamiento de Guadix, como no puede ser de otra forma.

Señoría, señor Pérez, tengo que decirle, en primer lugar, y poner en conocimiento de este Parlamento, de esta Comisión, que el municipio de Hernán-Valle, anejo de la ciudad de Guadix, ni ha estado ni está incomunicado. Hay que ser rigurosos y decir aquí que, al construirse la A-92 norte, se proyectó y construyó una variante y un enlace exclusivamente para este núcleo, con todos los movimientos, por lo que no puede hablarse de incomunicación ni de aislamiento, como usted hace en la iniciativa.

Por tanto, dejar claro en esta mi intervención en esta Comisión que el municipio de Hernán-Valle, de esos seiscientos o setecientos habitantes, desarrollado en torno a la antigua 342, junto al paso a nivel de esta carretera con la línea ferroviaria de Guadix-Almendricos, no está incomunicado ni sufre aislamiento. Lo que sí es cierto, lo que sí es cierto, es que su vía de comunicación, su enlace, realizada al construirse la A-92, es algo excéntrica, como decía el señor Ríos en su intervención, condicionada ésta por la vía del ferrocarril, la necesidad de cruzar sobre ella la calzada principal, situación esta similar a toda la que hay en todos los pueblos por los que pasa la A-92, y sólo disponen de un enlace, que es lo normal.

Pero, en la actualidad, porque creemos que esa vía de comunicación, evidentemente, en la actualidad es algo excéntrica —y usted lo ha dicho y no tenemos inconveniente en reconocerlo—, la Consejería de Obras Públicas, a través de la Delegación Provincial de Obras Públicas y el Ayuntamiento de Guadix, ya está trabajando en este tema, y está redactándose en la actualidad el proyecto para la actuación de un nuevo acceso, y dotar a los municipios de Hernán-Valle de esa nueva vía de comunicación, que es posible y que ha solicitado el Ayuntamiento de Guadix en la persona de su Alcalde, como portavoz de la Corporación municipal, para que este trabajo, para que este proyecto, en el que ya se está trabajando, como he dicho anteriormente, una nueva incorporación a la autovía en el extremo oriental del pueblo, sea una realidad.

Por ello, dentro de la buena voluntad y de los compromisos, evidentemente, que en la última legislatura, como ha dicho algún portavoz, ha adquirido el Partido Socialista, en las elecciones autonómicas del año 2000, yo creo que

este nuevo acceso, esta nueva vía de comunicación para el municipio de Hernán-Valle, va a ser una realidad pronto.

Yo lo que le pediría, si tiene a bien, es que me aceptara una enmienda *in voce*, donde hace relación, su intervención, a lo de los seis meses, pues que se quedara, se quedara la iniciativa: «A la mayor brevedad posible, la Junta de Andalucía lleve a cabo la apertura de una nueva línea, vía de servicio, que conecte Hernán-Valle con la A-92 en su parte noreste, dirección Murcia, para una mejor comunicación del mismo municipio de Hernán-Valle». Eso es lo que le pediría, que me aceptara esta enmienda *in voce*, que en ningún modo pone su intervención, la misma, en entredicho, sino que acentúa que sea ésta, pues, a la mayor brevedad posible —no tener que poner en seis meses; puede ser en dos, tres, en cuatro—, que la Junta de Andalucía, en base a ese proyecto que está ya redactando la Consejería a través de la Delegación de Obras Públicas, está realizando, y no tenemos ningún inconveniente, con la aceptación de esta enmienda *in voce*, de votar favorablemente esta iniciativa que usted aquí trae hoy en nombre del Partido Popular, porque es un compromiso del Partido Socialista, es un compromiso que hizo en las elecciones autonómicas últimas el PSOE, y también es un compromiso de las elecciones municipales del Ayuntamiento y de la Alcaldía de Guadix.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE

—Agradecería al señor Diputado García Albarral que acercase a la Mesa la enmienda por escrito.

Tiene la palabra por cinco minutos el señor portavoz del Grupo Popular, don Santiago Pérez.

El señor PÉREZ LÓPEZ

—Gracias, señor Presidente.

En principio, agradecer el apoyo y las aportaciones que el señor Ríos ha hecho a la iniciativa y que demuestran, pues, que conoce perfectamente la situación de Hernán-Valle, de las carencias y de las aspiraciones de sus vecinos.

Efectivamente, nosotros lo que queremos es que se haga, efectivamente, y entendemos que el menor plazo de tiempo posible, pues, debe estar por debajo al menos de un año; es lo que nosotros entendemos. Así que cualquier vecino de Hernán-Valle que lleva tantos años esperando este enlace, que al mismo tiempo, pues, ha visto cómo, por ejemplo, cuando yo hablaba del aislamiento, de diez establecimientos hosteleros sólo se ha quedado abierto uno y en los fines de semana abre otro, es decir, que se ve claramente cómo la capacidad económica de los vecinos ha decrecido enormemente, cuando se le explique que no son seis meses, sino que a lo mejor son nueve, pues, obviamente, pues se va a dar por satisfecho, teniendo en cuenta que lleva varios años esperando que esas promesas de conexión, pues, obviamente se vayan solventando.

Así que nosotros le tomamos la palabra y, desde luego,

lo tenemos muy claro: si en un plazo prudencial esto no se lleva a cabo, pues, obviamente, volveremos a traer el tema. Espero que no y, de verdad pues, le damos ese margen de confianza. No por nosotros, sino por los vecinos, que son los que, de verdad, pues llevan esperando este enlace.

Gracias a todos por el apoyo y esperemos que sea una realidad.

El señor PRESIDENTE

—Bien, entiendo, señor Diputado, que se acepta dicha enmienda *in voce* y se tramita por parte de la Comisión dicha enmienda, y, por lo tanto, procedemos... ¿O entiendo, dada la intervención de los distintos Grupos, una aprobación por unanimidad?

Queda aprobada por unanimidad.

Proposición no de Ley 6-00/PNLC-000039, relativa al retraso en el Plan General de Carreteras de Andalucía.

El señor PRESIDENTE

—Y pasamos al siguiente punto del orden del día, proposición no de ley, cuyo proponente es el Grupo Parlamentario Popular, relativa al retraso del Plan General de Carreteras de Andalucía.

Tiene la palabra por diez minutos el señor Ramos Aznar.

El señor RAMOS AZNAR

—Gracias, señor Presidente. Posiblemente agote menos tiempo de los diez minutos.

Con fecha 19 de septiembre..., de diciembre, perdón, de 1995, se promulgó el Decreto número 296, por el que se acordaba la formulación del Plan General de Carreteras de Andalucía con un marco temporal de ejecución entre 1996 y 2007 a través de programas de actuaciones para los cuatrienios 1996-1999, 2000-2003 y 2004-2007.

Como instrumento técnico y jurídico de la política sectorial de carreteras, el plan preveía, entre otros, los objetivos de clasificación de la red principal y secundaria y los catálogos de las mismas; la seguridad vial; programación, proyección, construcción, conservación y explotación de las carreteras; determinación de los medios económicos, financieros y organizativos; planes de acción; programas de actuación, etcétera, etcétera.

Hoy en día, habiendo transcurrido casi cinco años del mencionado decreto de formulación, el Plan General de Carreteras 1996-2007 no ha sido aprobado aún por el Consejo de Gobierno, desconocemos si ha sido redactado en su totalidad y, consiguientemente, no ha tenido entrada en el Parlamento andaluz. Tal situación, señorías, de vacío normativo en el desarrollo de la planificación de unas infraestructuras básicas en el desarrollo, cohesión y vertebración de Andalucía, tal como es la red de carreteras,

representa un hecho grave que requiere ser corregido y subsanado urgentemente.

En virtud, por tanto, señorías, de casi los cinco años desde el decreto de formulación del Plan General de Carreteras, es por lo que presentamos la presente proposición no de ley, por la cual se insta al Consejo de Gobierno a presentar en este Parlamento, en el actual período de sesiones, el Plan General de Carreteras con los contenidos y objetivos señalados en el Decreto 296/1995.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE

—Muchas gracias, señor portavoz.

¿Por el Grupo Parlamentario Andalucista desea intervenir?

Por el Grupo Parlamentario Andalucista no desea intervenir. Tiene la palabra el portavoz del Grupo de Izquierda Unida, señor López Calvo.

El señor LÓPEZ CALVO

—Gracias, señor Presidente.

Creemos que es lógico no empezar la casa por el tejado y, por lo tanto, después de tanto tiempo de estar en los informes, estudios, proyectos, anteproyectos, proyectos, etcétera, etcétera, lo lógico es que, a estas alturas, ya estuviera presentado el plan andaluz de carreteras, que hubiera sido previo al Plan Director de Infraestructuras de Andalucía... Naturalmente hubiera sido también necesario que hubiera sido previo el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, el POTA, porque hay una serie de mecanismos que creemos que son fundamentales para tener una visión global, integral, estratégica, de cuál es el futuro que queremos para nuestra tierra, tanto en la ordenación del territorio como en las infraestructuras y en los equipamientos.

Como esto estamos viendo que en la realidad no es posible, hay una permanente actitud de parcheo, de coyuntura, de interés meramente publicitario más que de interés de construir esos elementos básicos y estratégicos de Andalucía, nosotros vamos a considerar positivamente esta proposición no de ley, aunque tenemos que expresar que es con bastante escepticismo, porque desde hace tanto tiempo estamos pidiéndolo que va a ser difícil que lo cumplan, pero bueno, erre que erre como martillo de herje; a ver si alguna vez, realmente, se presentan las propuestas y los compromisos adoptados, no por el bien de este Parlamento ni de estos parlamentarios, mucho menos del que habla, sino por el bien de nuestra tierra y por ir construyendo un futuro de una manera racional y de una manera donde prime el interés general y no los intereses particulares o los intereses localizados.

El señor PRESIDENTE

—Muchas gracias, señor portavoz.

Tiene la palabra por el Grupo Socialista María Cinta Castillo Jiménez.

La señora CASTILLO JIMÉNEZ

—Gracias, señor Presidente.

La planificación de la red de carreteras de Andalucía se realiza a través de los siguientes planes: del Plan General de Carreteras como superior instrumento técnico y jurídico de la planificación viaria de toda la red, y que constituye, por tanto, el marco en el que habrán de desenvolverse los demás planes de carreteras, como serán el plan sectorial y el plan territorial, según siempre el modelo establecido en el proyecto de ley de carreteras de Andalucía.

Con el traspaso de funciones y servicios de la Administración central a la Administración autónoma andaluza, se inició en el año 1984 la formulación del I Plan General de Carreteras de Andalucía 1987-1994. Así, se crea en el año 1985 la oficina del plan, encargada de llevar a cabo la implementación del mismo.

El Plan General de Carreteras de Andalucía abordaba la planificación global de todas las carreteras de nuestra Comunidad Autónoma, independientemente de su titularidad; establecía la jerarquización de toda la red, explicitando objetivos, funciones y estándares mínimos que cada una de las jerarquías de la red han de cumplir; contemplaba, por tanto, las actuaciones necesarias para cumplir los objetivos propuestos en la red principal, y establecía un nivel de prioridades para los dos primeros cuatrienios, evaluando las inversiones necesarias.

La finalización de los dos cuatrienios programados en el I Plan General de Carreteras de Andalucía, las modificaciones sustanciales que se han producido en Andalucía en los aspectos sociales, económicos y culturales y el nuevo marco normativo establecido por la Ley estatal 25/98, de 29 de julio, de carreteras y su reglamento general de noviembre de 1994 —Ley 1/94, de 11 de enero, sobre la ordenación del territorio de la Comunidad Autónoma andaluza—, junto a los nuevos documentos de planificación y programas de inversión de la Unión Europea, hicieron necesaria la revisión del planeamiento viario en Andalucía. En este contexto se acordó, por el Decreto 296/95, en el Consejo de Gobierno y a propuesta del Consejero de Obras Públicas y Transportes, la formulación del Plan General de Carreteras de Andalucía 1996-2007.

Los trabajos de redacción del plan por parte de la Dirección General de Carreteras concluyeron con la elaboración de un documento de avance del plan general en 1996, que fue informado desfavorablemente por la Secretaría General de Planificación de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, que exigía una revisión del mismo en base a los nuevos criterios de ordenación territorial que introducía el Plan de Ordenación del Territorio, necesaria sujeción estricta al contenido del documento al definido para el mismo en el decreto de formulación del plan, y un estudio de zonificación territorial que debía realizar específicamente el avance del plan.

Este documento de avance fue redactado en 1997 y tampoco cuenta con la aprobación definitiva, estando pen-

diente de ser revisado por haber quedado obsoleto ante las exigencias que necesariamente se han introducido por los siguientes documentos: Ley de Bases y Estrategias de Ordenación del Territorio; Decreto 103/99, de 4 de mayo; la necesaria coordinación con el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía, aprobado por el Consejo de Gobierno el 19 de mayo de 1999, y la necesaria adaptación al contenido del proyecto de ley de carreteras de Andalucía de 1999, que figura y que está ya en nuestro Parlamento, y que, por tanto, constituirá el marco normativo propio de nuestra Comunidad Autónoma para el ejercicio de esta competencia en materia de carreteras.

Por tanto, señorías, estando ya, como acabo de decir, la Ley de Carreteras en este Parlamento, el plan al que nos referimos deberá responder a lo que esta ley establece. Vamos a rechazar, por tanto, esta proposición no de ley que presenta el Partido Popular.

Gracias.

El señor PRESIDENTE

—Muchas gracias, señora portavoz.

Tiene la palabra el señor Ramos Aznar por el Grupo Popular.

El señor RAMOS AZNAR

—Gracias, señor Presidente.

Darle al señor López Calvo las gracias y, además, felicitarle por su capacidad de agorero —sabía perfectamente cuál iba a ser la posición del Partido Socialista—, y, desde luego, tiempo han tenido, tiempo han tenido. Pero, además, es un cúmulo de incumplimientos y reiteración de incumplimientos uno tras otro.

Y por recordarle otro dato, señor López Calvo, ya en el Plan Director de Infraestructuras 1997-2007, que, por cierto, entró en este Parlamento en el año 1999, aparece como objetivo prioritario de planificación en el primer cuatrienio del plan, pues, precisamente, el Plan General de Carreteras de Andalucía. Pero, desde luego, esto es chocar contra una pared, chocar contra un muro.

Sinceramente, señora portavoz del Partido Socialista, yo me siento decepcionado de su intervención, y al adelantar cuál va a ser la posición de su Grupo parlamentario... Pero, desde luego, una cosa es que yo esté decepcionado y otra que estoy convencido de que los ciudadanos estarán indignados. Indignados porque no cabe mayor desprecio cuando, además, estamos hablando de algo que es sumamente importante, que afecta a la seguridad de las personas, a la seguridad de los usuarios que circulan por esas vías... Y no estamos hablando de un territorio pequeño como es el caso de Andalucía; estamos hablando de un territorio enorme, territorialmente hablando, y enorme desde el punto de vista de la gran longitud de la red de carre-

teras, que ascienden, ni más ni menos, que a 25.000 kilómetros, y que se ven, de esta manera, huérfanos del más mínimo documento de planificación.

¿Cómo se les va a decir a los andaluces, cómo se les va a decir a los andaluces que las carreteras por las que transitan no están apoyadas ni por ley alguna ni por plan de carreteras tampoco?

Mire, actualmente se carece, por carecer en materia de carreteras, de matrícula de las carreteras, de reglamentación técnica sobre los parámetros constructivos que tienen que tener las carreteras; la situación es alarmante en cuanto a los procesos constructivos como consecuencia de la falta de legislación marco —y ahí está el ejemplo de la A-92, señora portavoz—, y, desde luego, una red que tiene aparejados problemas constructivos, problemas de conservación, problemas de mantenimiento y —lo que es más importante, porque afecta a la seguridad de las personas— problemas de seguridad vial. Y ante esto, ante esto, simple y llanamente, para no dar el brazo a torcer, simple y llanamente, repito, una excusa. La excusa, señorías, es que, como hay una ley de carreteras que está en este Parlamento, parece lógico seguir retrasando otros cinco años más el Plan General de Carreteras para que el Plan General de Carreteras se adecue a la ley.

Bueno, esto, aparte de incierto, es una falacia, porque según ese criterio, señora portavoz del Partido Socialista —y usted lo ha mencionado en el papel que ha leído—, no podría haber habido primer plan de carreteras en Andalucía. Si el motivo de que no haya plan general de carreteras en Andalucía ahora mismo es que tiene que acomodarse a la Ley de Carreteras, explíqueme usted cómo hicieron el primer plan de carreteras, que no se podía acomodar a ninguna ley de carreteras porque seguía sin existir la Ley de Carreteras.

En conclusión, son argumentos falaces, desde luego, de alguien que apoya al Gobierno de Andalucía, su Grupo parlamentario, pero que en este caso lo apoya haciéndole un flaco favor y prefiriendo mejor tapar las vergüenzas y las responsabilidades del Consejo de Gobierno que ponerse de lado de quien tienen que ponerse, que son los ciudadanos andaluces.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE

—Bien, muchas gracias, señor portavoz.

A continuación se procede a la votación de dicha proposición no de ley relativa al Plan General de Carreteras. 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.

Sin más puntos que tratar, señores Diputados, se levanta la sesión.