



PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

DIARIO DE SESIONES

Número 110, Serie A

VII Legislatura

Año 2005

**PRESIDENTA: ILMA. SRA. DÑA. ELIA ROSA MALDONADO
MALDONADO**

Sesión celebrada el miércoles, 6 de abril de 2005

ORDEN DEL DÍA

Comparecencias

Comparecencia 7-04/APC-000349, de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de explicar su valoración y el alcance de las modificaciones introducidas en la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía durante el trámite parlamentario del Proyecto de Ley 7-04/PL-000010, de medidas tributarias, administrativas y financieras, conocida como Ley de Acompañamiento al Presupuesto de 2005, presentada por los GG.PP. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía y Andalucista.

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- Comparecencia 7-05/APC-000053, de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar sobre los contenidos del Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol, presentada por los Ilmos. Sres. D. Jorge Ramos Aznar, Dña. Carolina González Vigo, D. Julio Vázquez Fernández y D. Antonio Sanz Cabello, del G.P. Popular de Andalucía.
- Comparecencia 7-05/APC-000199, de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar sobre la situación y los contenidos del Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental, presentada por los Ilmos. Sres. D. Manuel Gracia Navarro, D. Juan Antonio Cebrián Pastor, D. José Muñoz Sánchez y D. Juan Antonio Segura Vizcaíno, del G.P. Socialista.

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- Comparecencia 7-05/APC-000153, de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar sobre la situación actual del proyecto de creación y ejecución de

la zona de actividades logísticas del Campo de Gibraltar, de su importante retraso y sus consecuencias en la competitividad del puerto de la bahía de Algeciras, presentada por los Ilmos. Sres. D. Jorge Ramos Aznar, Dña. Carolina González Vigo, D. Julio Vázquez Fernández y D. Antonio Sanz Cabello, del G.P. Popular de Andalucía.

- Comparecencia 7-05/APC-000187, de la Excma. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar sobre la situación en que se encuentra la puesta en marcha de la zona de actividades logísticas del Campo de Gibraltar (Cádiz), presentada por los GG.PP. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía y Andalucista.
- Comparecencia 7-05/APC-000197, de la Excma. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar sobre la situación del proyecto de la zona de actividades logísticas del Campo de Gibraltar y su repercusión en la actividad del puerto de la bahía de Algeciras (Cádiz), presentada por los Ilmos. Sres. D. Manuel Gracia Navarro, D. Juan Antonio Cebrián Pastor, D. José Muñoz Sánchez y Dña. María del Carmen Collado Jiménez, del G.P. Socialista.

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- Comparecencia 7-05/APC-000112, de la Excma. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar sobre la situación y ritmo actual de las obras de los distintos tramos de la línea 1 del metro de Sevilla y las previsiones para su puesta en marcha, presentada por los Ilmos. Sres. D. Jorge Ramos Aznar, Dña. Carolina González Vigo, D. Julio Vázquez Fernández y D. Antonio Sanz Cabello, del G.P. Popular de Andalucía.
- Comparecencia 7-05/APC-000196, de la Excma. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar sobre el estado de las obras de los diferentes tramos de la línea 1 del metro de Sevilla y las previsiones en relación con su entrada en funcionamiento, presentada por los Ilmos. Sres. D. Manuel Gracia Navarro, D. Juan Antonio Cebrián Pastor, D. José Muñoz Sánchez y Dña. Raquel Arenal Catena, del G.P. Socialista.

SUMARIO

Se abre la sesión a las diez horas, diez minutos del día seis de abril de dos mil cinco.

Punto único del orden del día: Comparecencias

Comparecencia 7-04/APC-000349, de la Excma. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de explicar su valoración y el alcance de las modificaciones introducidas en la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía durante el trámite parlamentario del Proyecto de Ley 7-04/PL-000010, de medidas tributarias, administrativas y financieras, conocida como Ley de Acompañamiento al Presupuesto de 2005 (pág. 3196).

Intervienen:

Excma. Sra. Dña. Concepción Gutiérrez del Castillo, Consejera de Obras Públicas y Transportes.

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

Ilmo. Sr. D. Jorge Ramos Aznar, del G.P. Popular de Andalucía.

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

Debate agrupado de las Comparecencias 7-05/APC-000053 y 7-05/APC-000199, de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, sobre los contenidos del Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental (pág. 3205).

Intervienen:

Excm. Sra. Dña. Concepción Gutiérrez del Castillo, Consejera de Obras Públicas y Transportes.

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

Ilmo. Sr. D. Jorge Ramos Aznar, del G.P. Popular de Andalucía.

Ilmo. Sr. D. Luciano Alonso Alonso, del G.P. Socialista.

Debate agrupado de las Comparecencias 7-05/APC-000153, 7-05/APC-000187 y 7-05/APC-000197, de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, sobre la situación actual del proyecto de creación y puesta en marcha de la zona de actividades logísticas del Campo de Gibraltar (Cádiz), de su importante retraso y su repercusión en la actividad del puerto de la bahía de Algeciras (Cádiz) (pág. 3215).

Intervienen:

Excm. Sra. Dña. Concepción Gutiérrez del Castillo, Consejera de Obras Públicas y Transportes.

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

Ilmo. Sr. D. Jorge Ramos Aznar, del G.P. Popular de Andalucía.

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

Debate agrupado de las Comparecencias 7-05/APC-000112 y 7-05/APC-000196, de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, sobre el estado de las obras de los diferentes tramos de la línea 1 del metro de Sevilla y las previsiones para su puesta en marcha (pág. 3223).

Intervienen:

Excm. Sra. Dña. Concepción Gutiérrez del Castillo, Consejera de Obras Públicas y Transportes.

Sr. D. Ricardo Álvarez, Director General de Metro de Sevilla.

Ilma. Sra. Dña. Concepción Caballero Cubillo, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

Ilmo. Sr. D. Jorge Ramos Aznar, del G.P. Popular de Andalucía.

Ilma. Sra. Dña. Elia Rosa Maldonado Maldonado, del G.P. Socialista.

Sr. D. Teófilo Serrano Beltrán, Director de Ferrocarriles.

Se levanta la sesión a las catorce horas, cuarenta y cinco minutos del día seis de abril de dos mil cinco.

La señora PRESIDENTA

—Señorías, buenos días.

Antes de dar comienzo a la Comisión de Infraestructuras, voy a pedir a la Comisión un minuto de silencio por la muerte del Papa, que ha sido reclamada a esta Presidencia por el portavoz del Grupo Parlamentario Popular. Así que, si no hay ninguna dificultad al respecto, pido ese minuto de silencio.

[Silencio.]

Muchas gracias.

Comparecencia 7-04/APC-000349, de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de explicar su valoración y el alcance de las modificaciones introducidas en la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía durante el trámite parlamentario del Proyecto de Ley 7-04/PL-000010, de medidas tributarias, administrativas y financieras, conocida como Ley de Acompañamiento al Presupuesto de 2005.

La señora PRESIDENTA

—Bien, damos comienzo al orden del día de la Comisión de Infraestructuras, no sin antes darle la bienvenida a la excelentísima señora Consejera de Obras Públicas y Transportes.

El primer punto del orden del día es la solicitud de comparecencia en Comisión, cuyos proponentes son el Grupo Parlamentario Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía y el Grupo Parlamentario Andalucista. La comparecencia es para explicar y valorar el alcance de las modificaciones introducidas en la Ley 1/1994, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Para dar comienzo, tiene la palabra la señora Consejera de Obras Públicas, doña Concepción Gutiérrez.

Señoría, tiene usted la palabra.

La señora CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Bien, señorías.

Comparezco ante esta Comisión para dar respuesta a la solicitud de comparecencia del Grupo Parlamentario Izquierda Unida sobre las modificaciones introducidas en la Ley 1/94, de Ordenación del Territorio, durante el trámite parlamentario de la Ley 3/2004, de Medidas Tributarias, Administrativas y Financieras.

Efectivamente, señorías, en dicho trámite se añade un Título IV, denominado «De las actuaciones de interés autonómico», a la Ley 1/94, de 11 de enero, de

Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma. El Título IV desarrolla los artículos 38 y 39, y estos artículos vienen a introducir un procedimiento y una garantía jurídica cuando la Comunidad Autónoma, en ejercicio de sus competencias, declara un proyecto de interés autonómico. Se trata de un mecanismo estándar, que recoge la mayoría de leyes de ordenación territorial de otras Comunidades Autónomas, pero que en este caso se refuerzan, todo lo que son las garantías, a través del planeamiento territorial.

Las medidas que se establecen en este artículo son las siguientes, y muy resumidamente, porque ustedes lo conocen de sobra. Se podrían resumir en el siguiente esquema:

En primer lugar, se define cuándo el Consejo de Gobierno puede declarar una actuación de carácter público de interés autonómico. Estas actuaciones deben estar contempladas en planes de ordenación territorial y planes de incidencia territorial; es decir, obliga a un esquema de planificación. Además, deben ser actuaciones relativas a nuevas carreteras, nuevas líneas de ferrocarril, nuevos centros de transporte de mercancías, centros de actividades logísticas, nuevos puertos, aeropuertos, creación de áreas metropolitanas, localización de equipamientos o servicios supramunicipales..., es decir, las actividades de intervención singular que recoge el propio Anexo II de la Ley 1/94, de Ordenación del Territorio de Andalucía.

En segundo lugar, la declaración de interés autonómico se realiza a propuesta, en un primer lugar, de la Consejería competente en la actuación, y en segundo lugar a través de la Consejería competente en materia de ordenación del territorio y urbanismo. Además de los trámites seguidos en la ordenación territorial, en la que, lógicamente, se da una participación no solamente de las Administraciones, sino de los agentes económicos y sociales, la declaración de interés requiere un trámite de audiencia a las Administraciones afectadas.

En tercer lugar, para la declaración de interés autonómico, es necesario, primero, tener redactado el estudio informativo, anteproyecto u otro documento de alcance similar. Debe definirse en las obras de titularidad pública que debe realizar la Administración autonómica.

En cuarto lugar, el trámite de interés y sus efectos es el mismo que se aplican a la obra lineal, es decir, a carreteras, infraestructuras ferroviarias, etcétera. Se trata de una declaración de interés público, se trata de una legitimación de su ejecución, se trata de unas determinaciones que vincularán directamente al planeamiento, y también, por su excepcional interés público, su construcción no está sujeta a la licencia urbanística.

En cuanto al artículo 39, se refiere a proyectos de interés autonómico referidos a la implantación de usos productivos. Por tanto, este instrumento, que el Parlamento incorpora a la Ley de Ordenación del Territorio, nos equipara a otras Comunidades Autónomas con figuras similares, y les puedo citar algunas, como la Comunidad de Castilla-La Mancha, que les llama

proyectos de singular interés, a la Ley de Cantabria, que les llama proyectos singulares de interés regional, al de la Comunidad de Madrid, que les llama zonas de interés regional, a la de Navarra, planes sectoriales de incidencia supramunicipal, etcétera. Pero yo creo que ustedes lo que me piden son las singularidades que plantea la ley autonómica en relación, precisamente, a esta legislación.

Bien, básicamente son mecanismos garantistas, precisamente, para la Administración municipal, como es, en primer lugar, que se liga al planeamiento territorial. ¿Qué quiere decir esto? Que no se puede declarar un proyecto de interés autonómico sin que exista un plan previo, sin que exista un procedimiento previo, en el que hayan participado, lógicamente, las Administraciones, por supuesto los Ayuntamientos, y también lo que son los agentes económicos y sociales. Es decir, existe un sistema garantista para que, cuando hay un proyecto de interés autonómico, hay detrás un plan, un plan, que establece la coherencia y su necesidad, y que previamente ha sido pactado en su ámbito correspondiente.

En segundo lugar, es una acción..., esto no es un requisito que se establezca en otras legislaciones autonómicas. En segundo lugar, es una acción de iniciativa pública, es decir, solamente se restringe el interés autonómico a actuaciones de iniciativa pública. Éste es otro carácter específico de la Comunidad Autónoma, frente a otras situaciones, en otras Comunidades Autónomas, que también a iniciativas de carácter privado les dotan de esta consideración de iniciativa de carácter autonómico.

Y en tercer lugar, no puede afectar a temas de desarrollo residencial. ¿Qué quiere decir esto? Que en ningún caso se puede utilizar un mecanismo similar para hacer un desarrollo residencial más relacionado con los temas y competencias exclusivas de los Ayuntamientos, siempre tiene que haber o referirse a temas productivos y nunca a desarrollos residenciales o construcción de viviendas. Estas garantías entiendo que lo que hacen es mejorar la situación y la posición de los Ayuntamientos andaluces frente a lo que ocurre en otras legislaciones.

Pero yo lo que ahora puedo reflexionar es por qué, precisamente, se produce ahora esta nueva legislación. Bueno, yo creo que se establece este mecanismo para proyectos que tienen un mayor alcance de carácter productivo y supramunicipal. Hasta ahora, como ustedes perfectamente conocen, digamos que este mecanismo constaba, en todas las legislaciones sectoriales, para las obras lineales, fundamentalmente obras lineales. Por supuesto, para todas las obras de interés del Estado tienen este mecanismo, y en el caso de la Comunidad Autónoma está incorporada en la Ley de Carreteras y en la Ley de Ferrocarriles, y lo que ocurre en estos momentos es que hay una mayor demanda, tanto de la propia Administración como de la propia sociedad y de la propia planificación, de, digamos, actuaciones que van más allá de estas obras lineales y que tienen una naturaleza de infraestructura o de equipamiento supramunicipal, y

que exigen, por lo tanto, dotar a la Comunidad Autónoma de mecanismos transparentes que favorezcan la participación y que al mismo tiempo permitan su desarrollo. Esta exigencia no viene solamente de la propia sociedad andaluza, sino también de la propia dinámica en la Unión Europea.

Saben ustedes que, a partir de la Cumbre de Lisboa, del Libro Blanco del Transporte, se reorientan las prioridades y los fondos estructurales, se reorientan mucho más a proyectos generadores de riqueza, como son las zonas de actividades logísticas, las zonas tecnológicas, y se priorizan éstos frente al esquema de las infraestructuras clásicas, como pueden ser carreteras o pantanos.

Por este motivo, me parece adecuado, si era la petición que ustedes me hacían, me parece muy adecuado que este Parlamento haya dotado a la Comunidad Autónoma de este mecanismo, que, además, ofrece mayores garantías jurídicas a todos los andaluces. Con esta medida, la Comunidad Autónoma podrá agilizar proyectos que afectan a más de un municipio, que tienen normalmente carácter supramunicipal, y que, partiendo de unos planes subregionales o de incidencia territorial, puede determinarse su carácter de interés autonómico.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señora Consejera.

A continuación damos paso a las intervenciones de los distintos Grupos, así que, para empezar, tiene la palabra el portavoz de Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía, el señor García.

El señor GARCÍA RODRÍGUEZ

—Sí. Gracias, señora Presidenta. Señora Consejera.

Bien, la modificación de la Ley de Ordenación del Territorio, que se realizó a través de la vulgarmente conocida como Ley de Acompañamiento de los Presupuestos Generales de la Comunidad, entendemos, antes que nada, que es un ejemplo claro y manifiesto de una utilización, yo diría inadecuada, por no emplear palabras más fuertes, de lo que es la Ley de Acompañamiento.

Estamos ante una medida de alcance, en una ley que en su momento fue ampliamente discutida en el Parlamento mediante Ponencia, Comisión, debate, enmiendas, etcétera. Por lo tanto, no parece razonable, desde un punto de vista meramente procedimental, que una ley de estas características, si hay que modificarla, no se haga mediante un procedimiento equivalente al que en su momento dio lugar a la ley primigenia, a la ley, digamos, que se modifica.

Por lo tanto, hay que subrayarlo y hay que dejar clara nuestra oposición, y creemos que es una oposición hoy mayormente generalizada, a la utilización

de la Ley de Acompañamiento para modificaciones legales de este alcance. Es posible que sea legal —lo acabarán dictaminando los tribunales—, pero es, desde luego, una utilización inadecuada y en contra de los tiempos. No es casualidad que el Secretario General del Partido Socialista Obrero Español, a su vez Presidente de Gobierno del Estado, haya declinado el utilizar la Ley de Acompañamiento para este tipo de cosas. Es, por tanto, especialmente sorprendente que el Gobierno del señor Chaves lo haga en Andalucía, para cuestiones que son, además, especialmente sensibles para los Ayuntamientos en particular, y en momentos donde, precisamente, se está hablando y se está planteando como un reto y un desafío el pacto local, el respeto de la autonomía municipal, y, desde luego, la financiación que corresponde para que puedan desempeñar sus competencias los Ayuntamientos, los entes municipales, porque lo que el Gobierno, su Gobierno, ha modificado lleva implícitas, entre otras cosas, en aras de ese interés público autonómico... Dice el artículo introducido que su construcción y puesta en funcionamiento no estarán sujetos ni a licencia ni en general a actos de control preventivo municipal. Es decir, lo que se hace es eliminar de un plumazo la intervención de los Ayuntamientos, siempre que el Gobierno de la Junta de Andalucía, en este caso a través de la Consejería de Infraestructuras, decida declarar, a su criterio, y sin ningún tipo de control, determinadas actividades como de interés turístico. Por cierto, actividades que pueden incluir muchas cosas, que pueden incluir muchas cosas; incluso podríamos estar hablando, en un momento dado, de vertederos, podríamos estar hablando de campos de golf, de interés autonómico —no sería el primer caso en que se declaren de interés social—, podríamos estar hablando de instalaciones turísticas de toda índole, de instalaciones contaminantes, y sería la Junta de Andalucía la que decide, prácticamente a dedo, dónde se colocan y cómo se colocan, ignorando, incluso, el planeamiento anteriormente existente, con independencia de que existan, con independencia de que existan. Y, por si fuera poco, que el Ayuntamiento no vea un duro de esta actuación, porque la Junta ha decidido que así sea. Eso se llama respeto a la autonomía local, eso se llama respeto al poder local y apuesta por el Pacto Local en Andalucía.

Con la modificación que se ha introducido a través de esta ley, se posibilitan actuaciones de hecho y materiales con todas sus consecuencias, reservándose la posibilidad de actuar la Junta por sí misma o a través de sus empresas municipales. Después vendrá, como en el metro de Sevilla —de las empresas públicas, perdón, autonómicas—, después vendrá, como en el metro de Sevilla, la externalización, o la concesión de determinadas actividades a empresas privadas. Al final ponemos en duda que el ámbito de actuación de estas modificaciones de verdad se limite a lo público.

No se trata ya de la designación, a través de los planes de ordenación subregionales, de zonas de interés supramunicipal, sino de la potestad de delimitar

y actuar, de hecho, sobre ámbitos exclusivamente de territorios municipales, con absoluta libertad, hasta sus últimas consecuencias por parte de la Junta. Se puede hablar de un secuestro de facultades competenciales en orden a la designación, delimitación, ordenación y hasta materialización de operaciones, y todo ello sobre la base de principios rectores tan vagos, de nulo soporte justificativo, como la especial relevancia derivada de su magnitud.

La intromisión en funciones competenciales genuinamente municipales alcanza cotas tan altas como las del número 3 del nuevo artículo 39, que reserva la aprobación de cuantos instrumentos y documentos sean precisos para la ejecución a la Junta de Andalucía. Estamos ante un intervencionismo administrativo supramunicipal pleno, extensivo a cualquier municipio de Andalucía.

No nos vamos a extender, porque no es el momento ni hay tiempo, en fundamentaciones legales; pero no es menos cierto que el Tribunal Constitucional reiteradamente ha sentado que, sobre un plan urbanístico, se proyectan de forma especialmente intensa las exigencias de autonomía municipal. Y, por favor, que esto no se mezcle con otro debate que hay estos días, que es la protección de la legalidad, donde, por cierto, la Junta ha hecho bastante dejación en los últimos tiempos.

Estamos, pues, ante lo que nos tememos pueda ser solamente la punta del iceberg, la punta de lanza, de reformas legislativas de nuestra Comunidad Autónoma todavía más fuertes, que van contra corriente. No es casualidad, o no deja de ser chocante, que esto se realice en pleno hervor de un borrador sobre Libro Blanco para la reforma del gobierno local en España, que, entre otras cosas, dice que, si bien las facultades coordinadoras de una Comunidad Autónoma pueden suponer un límite al ejercicio de las competencias locales, en modo alguno pueden llegar a la práctica anulación de las mismas, que es lo que aquí está ocurriendo. La coordinación exigible y detectable por la Comunidad Autónoma no puede traducirse en la emanación de órdenes que prefiguren exhaustivamente, tan exhaustivamente, el contenido de la actividad de los municipios coordinados, deben respetar un margen de libre decisión o discrecionalidad en favor de las Administraciones sujetas a la misma, sin el cual, sin ese margen, no puede existir verdadera autonomía.

Y todo ello ustedes lo intentan resolver hablando de que los Ayuntamientos, en este caso, tienen la posibilidad de audiencia. Hombre, ya faltaría, ya faltaría. Audiencia la tiene cualquier ciudadano español ante cualquier acto administrativo —mira tú por dónde—, y pone a los Ayuntamientos al mismo nivel que cualquier ciudadano español. Realmente, este ataque a la autonomía municipal es lamentable.

Es quizás por eso, no es casualidad, por lo que, como ha reconocido el Presidente de la Federación Andaluza de Municipios y Provincias, este cambio, que afecta de manera general, o puede afectar, a todos los Ayuntamientos andaluces de manera particular

—de momento sólo afecta a algunos, curiosamente no gobernados por el PSOE, como el Ayuntamiento de Puerto Real, en Cádiz—, no es casualidad que al Presidente de la FAMP, según reconoció y figura en acta, tuvo conocimiento de la modificación legal con muy escaso margen —leo literalmente—, apenas 24 horas, y que se opuso a las modificaciones que se introducían en la Ley de Ordenación del Territorio, habiéndose trasladado a la Consejería de Obras Públicas el malestar por no haber atendido a nuestras razones. Como concesión, introdujeron lo de la audiencia; o sea, que incluso pretendían ni siquiera dar audiencia a los Ayuntamientos.

Es por eso por lo que este tema, curiosamente este tema, va a ser, según acuerdo de la FAMP, de la Federación Andaluza de Municipios y Provincias, el primero que se trate, el que abra con prioridad la primera reunión de la Mesa de Concertación entre municipios y Junta de Andalucía, porque, desde luego, para la FAMP y para todos los municipios, es inaceptable que se tomen decisiones de esta forma, sin contar con los afectados y sin seguir los mecanismos de debate parlamentario lógicos.

Lamentablemente, señora Consejera, como usted sabe, esto va a terminar en los tribunales y va a suponer un contencioso entre la Administración municipal y autonómica que entendemos es de todo punto indeseable.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señor García Rodríguez.

Continuamos con los distintos Grupos parlamentarios, y tiene la palabra, a continuación, el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, el señor Ramos Aznar.

Su señoría tiene la palabra.

El señor RAMOS AZNAR

—Gracias, señora Presidenta. Señora Consejera.

Yo creo que éste es un tema importante, porque esa modificación, en definitiva, de la Ley de Ordenación del Territorio a través de la coloquialmente llamada Ley de Acompañamiento de los Presupuestos de 2005 no solamente tiene esa incidencia en la propia Ley de Ordenación del Territorio, sino que supone una modificación importante en la propia Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía. Y yo quiero empezar por decirle que no estoy de acuerdo ni en el fondo ni en el procedimiento, y, desde luego, me parece que sus consecuencias tienen o representan una limitación del principio de la autonomía municipal, desde luego saltarse los requisitos del control y de la legalidad urbanística, y, en tercer lugar, significa un menoscabo en cuanto a los ingresos de los Ayuntamientos. Pero le diría más, le diría más: sinceramente, no hace falta, no hacía falta ni siquiera; es decir, se

puede criticar el procedimiento de hacerlo con nocturnidad a través de la puerta de atrás, a través de plantearlo en un mecanismo en el que un tema de esta trascendencia no debería incluirse, como es un proyecto de Ley de Presupuestos de la Comunidad Autónoma, pero, sinceramente, yo no alcanzo a ver tampoco la necesidad expresa de esta modificación, porque, a través de las competencias, a través de las competencias que tiene la Junta de Andalucía, y que concretamente se contemplan en el artículo 31 de la Ley de Ordenación de la Junta de Andalucía, y que son la aprobación definitiva de los planes generales de ordenación urbanística de los municipios; la formulación y aprobación definitiva de los planes generales de los municipios en el supuesto de dejación por parte de éstos; la aprobación definitiva de las innovaciones-modificaciones de los planes generales de los municipios, cuando las mismas afecten a la ordenación estructural; la formulación y aprobación de los planes de ordenación intermunicipal y de sus modificaciones o innovaciones posteriores; la aprobación definitiva de los planes de sectorización; la aprobación definitiva de los proyectos de limitación de suelo urbano; la aprobación definitiva de los planes parciales de ordenación, planes especiales, estudios de detalle y catálogos pertenecientes a los planes de ordenación intermunicipal, y, por último, la aprobación definitiva de los planes especiales de ámbito municipal, y con incidencia supramunicipal o con incidencia estructural, así como de sus posteriores innovaciones y modificaciones. Es decir, hay un amplísimo abanico de competencias plenas por parte de la Junta de Andalucía que, a mi juicio —y me he estudiado el tema—, hacen innecesario, innecesaria, desde luego, esta modificación a través de la Ley de Acompañamiento de la Ley de Ordenación del Territorio.

Y decía usted, pero lo decía sólo parcialmente, siempre que tuviese un interés público, y planteaba alguna, planteaba temas de infraestructuras... Yo concretamente le voy a decir las actividades de intervención singular contempladas en el Anexo II de la Ley 1/1994, de Ordenación del Territorio de Andalucía, que son más de las que usted ha dicho. Nuevas carreteras, modificación de la clasificación o de la categoría de las carreteras; nuevas líneas ferroviarias, ampliación, cierre o reducción de las existentes; centros de transportes de mercancías y centros de actividades logísticas de transportes; nuevos puertos y aeropuertos o cambio de su funcionalidad; embalses destinados a abastecimiento de agua a poblaciones o para regadío, con una capacidad superior a quince hectómetros cúbicos; redes en alta de un sistema supramunicipal de abastecimiento de agua; infraestructura y equipamiento ambiental para el tratamiento de residuos; alteración de límites de términos municipales; creación de áreas metropolitanas; transformación en regadíos de zonas con superficie igual o superior a quinientas hectáreas; delimitación de zonas para el establecimiento de ayudas a empresas; localización de equipamientos o servicios supramunicipales referidos a las siguientes materias —educación, sanidad,

servicios sociales—, y, por último, algo que crea un precedente donde ya me parece que es excesiva la capacidad de intervención a través de estos proyectos de actuación que contempla la modificación de la ley, localización de grandes superficies comerciales, turísticas e industriales no previstas expresamente en el planeamiento urbanístico general. Y yo, sinceramente, con este contenido de competencias, con esta finalidad enorme de abarcar campos de actuación por parte de la Administración autónoma, sinceramente, me pregunto y le pregunto qué necesidad, si tiene usted la facultad, entre otras cosas, y además lo está llevando a cabo en estos momentos en los planes de ordenación de carácter supramunicipal, los varios que se están haciendo en Andalucía, si tiene usted la capacidad —y precisamente ése es el instrumento adecuado— para plantear cualquier tipo de iniciativa pública que afecte a sistemas generales o a obras de interés público, de concretar y sincronizar con el planeamiento municipal, precisamente, esas grandes líneas de actuación, como es en el caso de Huelva, donde graves problemas hay por la injerencia en la esfera municipal, o en el mismo caso que veremos esta mañana en el Plan de Ordenación de la Costa del Sol, si precisamente están esos planes, que tienen un carácter supramunicipal, y lo que sirven es de ensamblaje para coordinar los urbanismos de los municipios y contemplar, en el conjunto del territorio estudiado, precisamente esas grandes obras de interés público, de las que sean, de infraestructuras, de sistemas generales, de equipamiento, lo que sea, señora Consejera, qué finalidad, qué objeto tiene plantear una nueva modificación, que sin duda, repito, yo creo que crea un mal precedente.

Y, desde luego, crea un mal precedente porque creo que es una limitación del principio de la autonomía municipal y, desde luego, fundamentalmente, porque se salta un principio y un requisito indispensable en materia de legalidad, y es que todo acto de carácter urbanístico tiene que estar sujeto a una licencia de obra. Y, desde luego, venir a estas alturas, cuando se está hablando en relación al caos y el desorden urbanístico que campan libremente por esta Comunidad, precisamente a limitar lo que es una potestad de carácter municipal, que son las licencias municipales, a mí me parece, sinceramente, que no es de recibo. Y me parece que no es de recibo el hecho de que, por muy público que se sea, por mucho interés público que se tenga, desde luego, lo público no se someta al control jurisdiccional del control urbanístico, que, en definitiva, es de lo que trata una licencia de obra, porque usted y yo sabemos perfectamente —y lo dice la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía— que no se puede plantear ningún tipo de licencia municipal que no tenga el amparo o el soporte del planeamiento urbanístico que le corresponda.

En conclusión, señora Consejera, si tiene usted todos los mecanismos y todos los resortes competenciales en materia de ordenación del territorio y en materia de urbanismo que acabo de leerle, ¿qué necesidad hay de plantear una modificación de este

tipo, en la cual, en la que lo único que se le permite al Ayuntamiento es poder comparecer en un trámite de audiencia? A mí me parece que esto es una flagrante limitación del principio de autonomía municipal y, desde luego, me parece también, señora Consejera, me parece también que esto es saltarse un principio obligado por parte de todos, que es el control de la legalidad a través de la licencia municipal, y, desde luego, me parece que quien mejor y más ejemplo debería dar, sin duda, debería ser la Administración autonómica.

Por eso, porque no hace falta, porque, desde luego, no entiendo el alcance, con la cantidad de mecanismos que tiene al alcance la Consejería, desde luego, yo creo que la única conclusión válida, en función de esta clara metedura de pata —no digo mala fe— por parte de la Consejería de Obras Públicas al plantear por la puerta de atrás, a oscuras y con nocturnidad, estas modificaciones de la Ley de Ordenación del Territorio, que lo mejor que podía hacer su Consejería, y usted, señora Consejera, era, simple y llanamente, la propia retirada de esta modificación.

Muchísimas gracias, señora Presidenta.

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señor Ramos Aznar.

Pasamos la palabra al portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, el señor Cebrián Pastor.

Su señoría tiene la palabra.

El señor CEBRIÁN PASTOR

—Muchas gracias, señora Presidenta.

El Grupo Parlamentario Socialista, en el debate de la Ley de Medidas Tributarias, Administrativas y Financieras para el año 2005, presentó una enmienda para añadir a la Ley de Ordenación del Territorio de nuestra Comunidad un nuevo título, el cuarto, que se denominaba «De las actuaciones de interés autonómico». Con dicha enmienda se pretendía facultar al Consejo de Gobierno para que pudiera declarar de interés autonómico las actuaciones de carácter público contempladas en planes de ordenación del territorio y en planes con incidencia territorial que tuvieran una especial relevancia como consecuencia de su magnitud, su proyección económica y social o su importancia para la ordenación territorial de Andalucía. Se trataba, señorías, de dotar al Consejo de Gobierno de un instrumento ágil y eficaz para la gestión y defensa de los intereses generales de Andalucía. La enmienda fue aprobada por el Pleno de esta Cámara, e incorporada a la Ley 3/2004, de 28 de diciembre, de medidas tributarias, administrativas y financieras. Es, por tanto, señorías, norma de rango legal desde el día 1 de enero de 2005.

Los portavoces que me han precedido en el uso de la palabra han insistido, de manera reiterada, en que estamos ante una vulneración de las competencias

que en materia urbanística tienen los Ayuntamientos. Y digo «de las competencias que en materia urbanística tienen los Ayuntamientos» porque, como bien saben —yo creo que ustedes lo saben—, como bien saben sus señorías, el urbanismo es un ámbito competencial del que participan varias Administraciones públicas. El artículo 148.1.3 de la Constitución Española establece las competencias de las Comunidades Autónomas en materia de ordenación del territorio, urbanismo y vivienda. De igual modo, el artículo 13.8 del Estatuto de Autonomía para Andalucía establece la competencia exclusiva de la Comunidad Autónoma en materia de política territorial, ordenación del territorio y del litoral, urbanismo y vivienda. Por su parte, el artículo 25 de la Ley de Bases del Régimen Local establece las competencias de los municipios en la ordenación, gestión, ejecución y disciplina urbanística. En cualquier caso, la autonomía local se configura por la ley autonómica; es decir, la competencia local en una determinada materia viene establecida por la Comunidad Autónoma en garantía de la unidad y del equilibrio territoriales, siempre que se establezca un nivel de competencias que garantice el contenido esencial del derecho de autonomía local.

Como norma general, refrendada por la doctrina del Tribunal Constitucional, el interés local debe ceder ante el interés supralocal, la autonomía local no puede, ni debe, prevalecer frente a la autonomía de las Comunidades Autónomas, ni por encima del interés general de los ciudadanos.

Por lo tanto, la modificación de la Ley de Ordenación del Territorio recientemente aprobada no atenta ni vulnera la autonomía de los Ayuntamientos andaluces. Dicha iniciativa se justifica y fundamenta en el ejercicio de competencias en materia de ordenación del territorio, cuyo titular exclusivo, como decía, es la Comunidad Autónoma. De ahí que el planeamiento territorial o las actuaciones en la ordenación del territorio sean el referente de la declaración de interés autonómico.

No estamos, por tanto, señorías, ante un secuestro de las funciones competenciales genuinamente municipales, ni siquiera ante una intromisión en las mismas: estamos ante el ejercicio de la competencia de la Comunidad Autónoma, ya que, según la normativa urbanística y de ordenación del territorio, en el ámbito de competencias compartidas es el planeamiento territorial quien determina el ejercicio de las competencias urbanísticas, y no a la inversa.

Parece evidente que, para garantizar la defensa de los intereses generales de Andalucía, el interés autonómico debe prevalecer sobre el local, ya que el primero garantiza la unidad de gestión y la igualdad de los ciudadanos en una materia, como la ordenación del territorio, que es competencia exclusiva de la Comunidad Autónoma, si bien tiene su reflejo en una materia compartida con los Ayuntamientos, como es el urbanismo. No se vulnera —vuelvo a repetirlo, señorías— en ningún momento la autonomía local, ya que se cumple al pie de la letra con los distintos requisitos que la Constitución Española impone a la Comunidad Autónoma.

Por lo tanto, señorías, estamos ante una iniciativa importante para el desarrollo de nuestra Comunidad Autónoma, para los temas que de verdad afectan y preocupan a los ciudadanos, y la primera reflexión que yo haría en relación con este tema es: esta modificación y su entrada en vigor ¿han afectado negativamente a algún Ayuntamiento, a algún territorio, a algunos ciudadanos? El señor García, que está sentado a mi vera —yo sabía por lo que venía esto—, saca la problemática del polígono Las Aletas en Puerto Real. ¿De verdad cree usted, sinceramente, que el esfuerzo que están haciendo todas las Administraciones, que está haciendo fundamentalmente la Junta de Andalucía, para garantizar la ejecución rápida de esa zona de especial reserva para la ubicación de actividades es negativa para Cádiz, es negativa para la bahía de Cádiz, es negativa para los ciudadanos de Cádiz? ¿De verdad lo cree usted? Pues siga usted pensando eso, pero al final serán los ciudadanos de Cádiz los que, dentro de tres años, cuando vuelvan a ser convocados a las urnas, dirán si la actuación de la Junta de Andalucía en este tema, como en otros muchos, es positiva o negativa para ellos. Pero no se está ni contra el Ayuntamiento de Puerto Real ni contra los ciudadanos de Cádiz; al contrario, se está a favor, a muerte, en defensa de los intereses de los ciudadanos, de esos ciudadanos.

Y decía el señor García: «Hay otro debate que yo no quisiera mezclar» —dice— «pero, bueno, en el que hay dejación de la Junta en el cumplimiento de la legalidad». Señor García, si usted no quiere mezclarlo, no diga usted algo tan grave como lo que ha dicho. Porque, mire usted, que lo diga el Partido Popular, lo entiendo; pero que lo digan ustedes, la verdad es que no lo entiendo. No lo entiendo, señor García, porque, entre otras cosas, usted sabe que estamos en un Estado de derecho, y que la legalidad, en un Estado de derecho, la establecen los tribunales, los tribunales. Y yo le invitaría a usted a que me trajera cuántas actuaciones del Gobierno de la Junta de Andalucía están sancionadas como ilegales por los tribunales en materia urbanística y cuántas actuaciones del Gobierno de la Junta de Andalucía están hechas en defensa del cumplimiento de la legalidad urbanística. Y digo que en usted no lo entiendo; en el señor Ramos Aznar sí lo entiendo, sí lo entiendo, porque está en una estrategia, de su partido, de, sistemáticamente, plantear —lo ha repetido en varias ocasiones— saltarse el control de la legalidad urbanística.

Bueno, yo no sé quién apoyaba el Plan General de Ordenación Urbana de Marbella, cuando se plantea en la Comisión Provincial de Urbanismo; yo no lo sé. Yo no sé quién ha actuado con firmeza, con rotundidad y con eficacia en contra de los desmanes urbanísticos que se estaban cometiendo en Marbella. Y, lógicamente, han sido los tribunales de justicia los que han dado la razón a la actuación de la Junta de Andalucía, e incluso los que van a pedir a la Junta de Andalucía que establezca los términos de ejecución de esa sentencia.

Por lo tanto, en defensa de la legalidad, en todas las materias y fundamentalmente en materia de urba-

nismo, por favor, no intenten ustedes darnos lecciones, porque no pueden, porque no pueden.

Y decía el señor Ramos Aznar que, bueno, que todo esto ya existe, que no es necesario. Mire usted, si ya existe, nunca por mucho pan fue mal año. Yo creo que que la Junta tenga esos instrumentos para resolver, como les decía, con rapidez, con eficacia, temas, problemas que afectan al conjunto de los ciudadanos, es importante.

Y, claro, decía el señor Ramos Aznar, y también el señor García, que es que está..., que no hay licencias. Yo le invito al señor Ramos Aznar, pues a que me presente las licencias, por ejemplo, del Ave Córdoba-Málaga, en los Ayuntamientos por los que pasa. El Partido Popular, cuando empezó a hacer esa obra, pagó licencias en los Ayuntamientos afectados. Pero, claro, señorías, ustedes saben que no, ustedes saben que hay determinadas actuaciones que no están sujetas a licencia municipal. Ustedes lo saben, y, sabiéndolo, lo ocultan, dicen lo contrario, intentan confundir a los ciudadanos.

Saben que no hay licencias. Yo soy vecino de un pueblo que atravesó el primer Ave que se hizo en España, el Madrid-Córdoba-Sevilla. Mi Ayuntamiento está muerto de risa, el pobre, esperando que le paguen la licencia de obras de ese Ave.

Por lo tanto, en esos términos, no, porque ustedes saben de sobra que hay determinadas actuaciones de interés general que no están sujetas al pago de la licencia urbanística en términos económicos. Pero el procedimiento, señor Ramos Aznar, no va contra la legislación urbanística, porque, precisamente, lo que plantea es que, después de ese proceso, que no es de audiencia, señoría —no confundamos, por favor—, es de colaboración firme y leal entre las instituciones públicas afectadas, después de ese proceso, si no hay acuerdo, prevalece, como les decía antes, a nivel jurídico, el ordenamiento de la Comunidad Autónoma. Y el Ayuntamiento está obligado a adaptar su normativa urbanística a ese predominio de competencias. Por lo tanto, señorías, en ningún caso se van a producir actuaciones urbanísticas fuera de la legalidad. Por favor, señorías, no confundan ustedes, no enreden ustedes este debate, que tiene que ser un debate en el que todos tenemos que intentar hacer el mayor esfuerzo, primero para que los ciudadanos conozcan de verdad las claves de los planteamientos de los desarrollos urbanísticos, y que, desde luego, no podemos ser partícipes, consciente o inconscientemente, de esas acusaciones, que no tienen ningún tipo de fundamento, y que lo único que hacen es desprestigiar a quienes las hacen, porque, lógicamente, por mucho que ustedes denuncien ilegalidades, por mucho que ustedes lleven a los tribunales no sé qué actuaciones, al final, señorías, éste es un Estado de derecho y son los tribunales los que establecen la legalidad, y, como les decía, el Partido Socialista, sus responsables públicos, van todos los días con la frente muy alta en este tema, y vamos a seguir yendo.

Por lo tanto, señorías, no insistan, no sigan por ese camino, que se van a encontrar contra un muro:

contra el muro de la honradez y la ética de los gobernantes socialistas.

Nada más y muchas gracias.

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señor Cebrián Pastor.

¿Sí, dígame, señor Ramos Aznar?

El señor RAMOS AZNAR

—Una cuestión de orden, señora Presidenta, porque, desde luego, este Diputado no está dispuesto, ni en representación de su Grupo ni personalmente, a aceptarlo.

Me parece que el tono de este debate, que es un debate de crítica política, no puede llevar aparejado —y yo, desde luego, no estoy dispuesto a consentirlo, y le ruego que usted intervenga en relación al portavoz del PSOE— descalificaciones, porque, desde luego, yo no estoy dispuesto a permitir las, y usted, como Presidenta, creo que está obligada a pedirle que, desde luego, tiene que tener una actitud de respeto, evidentemente, criticando las actitudes políticas, pero sin entrar en descalificaciones. Reitero: no estoy dispuesto a consentir.

La señora PRESIDENTA

—Muy bien, señor Ramos Aznar.

Esta Presidencia entiende que no ha habido ninguna descalificación, pero, en cualquier caso...

Perdóneme.

Señor García, dígame usted.

El señor GARCÍA RODRÍGUEZ

—Es otra cuestión de orden.

Para suscribir íntegramente lo dicho por el portavoz del Partido Popular.

La señora PRESIDENTA

—Muy bien.

¿El portavoz del Partido Socialista tiene algo que decir?

El señor CEBRIÁN PASTOR

—Sí, señora Presidenta.

A mí, simplemente, me gustaría que el raseo se lo aplicara el Partido Popular en todas las condiciones, en todos los momentos, sobre todo cuando sus Diputados mienten manifiestamente en esta Cámara.

La señora PRESIDENTA

—Muy bien. Muchas gracias.

Pues damos paso a las palabras de la señora Consejera para terminar esta comparecencia.

El señor RAMOS AZNAR

—Presidenta. Una cuestión de orden.

Como el señor portavoz del PSOE no solamente no rectifica, sino que es que vuelve a decir que los demás mentimos, me parece que esto abre la veda para que pueda aquí uno, decir las cosas que se estimen oportunas, ¿verdad?

La señora PRESIDENTA

—Señor Ramos Aznar, no abrimos ninguna veda.

Yo creo que estamos en el debate político, cada Grupo debe hacer uso, como quiera, de él, y, por supuesto, respetando y no descalificando a nadie. Estamos en el debate político y yo espero que se respete ese debate político.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA

—Sí, señora Consejera, tiene usted la palabra.

La señora CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Sí, señora Presidenta.

Bien, yo voy a intentar contestar, bueno, pues todo lo que ha sido el debate de esta petición de comparecencia.

Agradecerles a todos los Grupos sus reflexiones, porque estoy segura de que irán, pues, lógicamente, consolidando lo que son, pues, conceptos que quizá, que quizá, pues, no están suficientemente asentados en la Comunidad Autónoma, como es la planificación territorial. Y yo entiendo que ése es un tema que estamos llamados todos, todos, todos, a defender, por una razón muy sencilla: hemos de tener en cuenta que se van configurando en nuestra Comunidad Autónoma grandes áreas metropolitanas, en torno a las capitales de provincia, y, además, grandes conurbaciones en el litoral, en las que se concentra casi el 60% de la población, las dos terceras partes de la riqueza, y es necesario ir teniendo una visión supramunicipal.

El problema que se plantea es que, cuando estamos hablando de infraestructuras y equipamientos, desde el punto de vista municipal, difícilmente podemos dar solución a un fenómeno que se está consolidando en nuestra tierra, de ámbito supramunicipal y de entidad territorial.

Entonces, yo agradezco a sus señorías que hayan planteado este tema, porque me parece básico, y es el mecanismo que trata de evitar, pues, que haya un desarrollo urbanístico pensando única y exclusivamente en los límites municipales de cada Ayuntamiento, sin tener en cuenta el conjunto. Y les aseguro, señorías, que no hay ningún ámbito territorial que no esté, lógicamente, ocupado por un municipio, como es lógico. Andalucía es un territorio, la Comunidad Autónoma tiene unas competencias, y, lógicamente, ese territorio está lleno entero de municipios. Lo único que ocurre es que hay determinadas zonas y determinados temas que tienen una incidencia supramunicipal o de carácter territorial, y de ahí que sea necesario ir consolidando, lógicamente, con todas las garantías para todos, todas las garantías para todos, pero eso es lo que trata de hacer, precisamente, esta ley.

Empiezo a comentar cada una de las consideraciones de sus señorías.

Señor García, de Izquierda Unida, primero, el mecanismo, Ley de Acompañamiento. Bueno, es su opinión, ha sido una decisión de un Grupo de esta Cámara, ha sido una visión de un Grupo de esta Cámara introducir este mecanismo, y yo creo que ha sido adecuado al principio de la legislación, por una razón, señoría: si no ligamos, si no ligamos estos proyectos supramunicipales al planeamiento territorial, el problema es que es un tira y afloja de una Consejería con un Ayuntamiento y con el vecino. Si está sometido a la planificación territorial, que es el gran avance, el gran avance que aporta el Partido Socialista en la solución de los conflictos que son normales... Hay una tendencia: cuando un equipamiento se considera que es positivo, gran batalla para que caiga en nuestro municipio; cuando un equipamiento se considera que puede tener un efecto negativo, gran batalla para que no caiga en nuestro municipio. Bien, pues se trata de que, en lugar de que sea una batalla individualizada, que sea un tema de planificación territorial, con lo cual es posible, porque lo establece la ley, que haya un debate previo, un debate previo... Porque tenga en cuenta que este artículo se inserta en la Ley de Ordenación Territorial, y cuando hay una planificación territorial y se obliga a esa planificación territorial, es posible ver el conjunto del territorio, y te tocarán, como municipio, aspectos positivos y aspectos negativos, de tal manera que habrá una compensación con carácter general y, además, un pacto entre Administraciones para decidir qué es lo que hay que desarrollar. Y esto, además, será muchísimo más fácil de explicar por un Ayuntamiento a sus ciudadanos si se tiene una visión de conjunto. En cualquier caso, por supuesto, señoría, todo está sujeto a revisión y, por supuesto, si hay ahora mismo en marcha un pacto por conseguir mejor trabajo entre la Administración local y la Administración autonómica, entre las Administraciones territoriales, en definitiva, las Administraciones territoriales, no le quepa duda de que todos los mecanismos pueden ser sujetos a revisión. Lo que también le digo es que yo estoy convencida de que éste es un buen mecanismo y que lo que hace es garantizar, fundamentalmente, la participación desde el inicio de la Administración local.

También le puedo decir, señoría, que en estos momentos, por parte de la Consejería, la prioridad que se ha marcado en esta legislatura, de acuerdo con el programa electoral y de acuerdo con el Discurso de Investidura del Presidente de la Junta de Andalucía, es la ordenación territorial de todas las zonas de mayor crecimiento, a las que hacía antes referencia, así como al Plan de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma. Eso quiere decir que los técnicos van a estar trabajando *full time* por conseguir la ordenación de todo el litoral y de las áreas metropolitanas, y que habrá una Ley de Ordenación del Territorio al final de legislatura, para, lógicamente, dar respuesta a tantos y tantos temas que van surgiendo como consecuencia, lógicamente, de la maduración de los proyectos, y esta ley, que es de 1994, que fue pionera en su momento, pionera, bien, pues, la reflexión que hay es que, quizás, tenga que ser actualizada, pero se hará al nuevo Marco Comunitario de Apoyo, y, lógicamente, una vez que cumplamos el compromiso electoral, que no era una nueva ley, sino la ordenación territorial.

Bien. Esto es, en cuanto al tema, lo que quiero decirle. Que las garantías vienen no solamente del planeamiento urbanístico, sino también de la planificación territorial. Los casos del Anexo II son muchos, pocos, hay que excluir algunos. Bien, ése es un tema que lo que se ha hecho es que, como se ha incluido en la ley que preveía para todo eso una planificación territorial previa, para que no se haga en función de tiras y aflojas, de uno o de otro, sino: aquí se pone un centro comercial, aquí no, en el de al lado sí. Bueno, yo creo que un poquito de orden no viene mal, un poquito de orden, en ese terreno, a mí me parece no viene nada mal, pero, en fin, ustedes dirán. Yo creo que lo que se hace es meter en lo que son los conceptos consolidados desde 1994, de ámbito competencial de la Comunidad Autónoma, ni uno más, ni uno más, y, claramente, los que tienen una incidencia supramunicipal y afectan al propio desarrollo económico de la propia Comunidad Autónoma.

¿Qué en ese debate es conveniente sacar algún tema? Por supuesto que se estudie, se analice, porque toda ley es revisable, por supuesto. Le insisto: son actuaciones de carácter supramunicipal.

El tema de las licencias. Mire, normalmente, cuando hay una ordenación territorial, hay otro tipo de compensaciones, ¿eh?, hay otro tipo de compensaciones, porque se ve en su globalidad el territorio, se ve en su globalidad el territorio, y cuando estamos hablando de planes subregionales más allá de la discusión concreta, le aseguro que, al final, todo el mundo consigue no todo lo que quiere, pero sí una buena ordenación.

Usted plantea el tema del artículo 39, y lo que se hace, precisamente, es posibilitar, a través de este sistema de planificación, que todos sepamos dónde van las áreas productivas de competencia autonómica, de tal manera que podamos facilitar su financiación en el nuevo Marco Comunitario de Apoyo, puesto que, como le decía, el nuevo requerimiento o las nuevas

orientaciones que está marcando el Consejo Europeo, recordará, se reunió el día 23 del pasado mes, vuelve a incidir en recuperar la Cumbre de Lisboa y los cinco ejes básicos que van a determinar el nuevo Marco Comunitario de Apoyo, y habrá muchísima más financiación, como le digo, a actuaciones de carácter productivo, frente a, digamos, la posición clásica o anterior de que las regiones, digamos, objetivo 1, lo que necesitaban eran, pues, carreteras y carreteras. Bueno, pues eso se está matizando, se está reorientando y, lógicamente, hay que tener instrumentos para poder cumplir con la programación correspondiente.

Quería comentarle que el Plan Municipal nunca, nunca será el instrumento adecuado para el desarrollo de estas actividades porque la visión del Plan Municipal es, única y exclusivamente, dentro de su territorio municipal y no tiene nunca, nunca la visión territorial. Eso no quiere decir que no sea legítima la visión municipal, pero esa visión municipal debe verse en el conjunto de ese Plan Territorial para, lógicamente, beneficiarse del conjunto, beneficiarse del conjunto.

Usted habla de audiencia. Mire, es que, como le digo, el gran mecanismo que incorpora esta ley es que deba ser una actuación planificada o de planificación territorial, estar en ese marco, y ahí es donde se da la participación. Lógicamente, ahí hay un proceso y hay unas exigencias para que cualquier actuación tenga una definición con nivel de anteproyecto que pueda tener todo el trámite de audiencia no como un particular, porque en caso de que esas alegaciones no sean tenidas en cuenta, lógicamente, es la vía jurisdiccional la que se abre automáticamente, y es, precisamente, a la jurisdicción a quien corresponde velar si hay una posición o contraposición de intereses: interés general, que puede ser del Estado, de la Comunidad Autónoma o territorial, o municipal. Pues, normalmente, en esa discusión de qué interés es el que debe prevalecer, corresponde a la jurisdicción, como no puede ser de otra manera.

Bien, como le decía, y usted terminó con el tema de que es un tema que van a poner sobre la mesa del Pacto Local, pues, encantada, y yo lo que quiero es que se haga un análisis de la legislación comparada y veamos, realmente, si éste es el mecanismo adecuado o se puede, incluso, perfeccionar la técnica legislativa.

En cuanto a la intervención del señor Ramos Aznar, agradecerle toda su intervención porque, efectivamente, ha hecho, bueno, pues un recordatorio de la Ley de Ordenación Urbanística, y lo que hace la Ley de Ordenación Urbanística, efectivamente, es definir, digamos, las prioridades. El Plan Territorial condiciona al Plan Urbanístico, y ya lo que hace la Ley Urbanística, es decir, todo lo que se acuerde y lo que se apruebe en el Plan Territorial, que tiene incidencia en distintos municipios, el municipio tiene que incorporarlo al planeamiento urbanístico, únicamente es un problema de tiempo. Y sabe usted, señoría, que cuando dice: ¿Por qué? ¿Qué necesidad hay? Bien, luego vamos a hablar un poquito del tema de

la Costa del Sol y verá lo que ocurre. Cuando resulta que los equipamientos supramunicipales, para su incorporación o localización, han de esperar a que esté hasta el último plan aprobado, pues, resulta que se ha desarrollado previamente toda la parte urbanística y de vivienda porque es mucho más lucrativa para un Ayuntamiento y, normalmente, hay un decalaje brutal entre equipamiento e infraestructuras y desarrollo urbanístico, que es competencia municipal. ¿Qué ocurre? Pues que baja la calidad de nuestra oferta, daña tremendamente la imagen de nuestra Comunidad y un tema que puede ser fomentar el motor económico, lo que hace es, precisamente, bajar la calidad y ponernos, digamos, en una situación difícil, difícil desde el punto de vista comparativo de otras ofertas en otros territorios. Pero, quizás, eso lo vamos a ver después y también lo vamos a ver con la [...] de Algeciras porque usted ha pedido también la comparencia y, como ya veremos, veremos todos los trámites que ha habido que hacer en un tema tan importante y que sigue, sigue, por supuesto, la tramitación municipal.

Efectivamente, yo creo que hay no solamente un tema de una planificación previa territorial, que tiene su encaje perfectamente en la ley urbanística, no afecta a la ley urbanística, sino todo lo contrario, la refuerza y lo que hay siempre, por supuesto, es un control jurisdiccional, y ya le he dicho cuál es el razonamiento de la Junta de Andalucía, que es para que estas grandes ciudades que se están haciendo en Andalucía, esta dinámica, sobre todo en las zonas de mayor crecimiento, pues tengan aparejada toda la intervención autonómica, de tal manera que no sea lo último que se hace, sino anticipar equipamientos y que, a su vez, esté condicionando el planeamiento.

Y, simplemente, al señor representante de Izquierda Unida, aunque el representante del Grupo Socialista ha dado algunas de las claves, y yo agradezco muchísimo la intervención del portavoz del Grupo Socialista, porque en definitiva ésta es una iniciativa aprobada por el Grupo Socialista, una iniciativa, una enmienda del Grupo Socialista en el trámite parlamentario, y quiero, de verdad, valorar la oportunidad —todo es perceptible— de haber incorporado este mecanismo, que, como digo, tienen otras legislaciones, y con muchas menos garantías para los Ayuntamientos, decirle brevemente, aunque me imagino que, si no lo ha pedido su señoría, yo pediré mi comparecencia para el caso de Las Aletas, voy a pedir la comparecencia para que vean ustedes exactamente que, en este caso, no se le aplica este supuesto porque estamos ante una situación de un plan subregional, Plan Subregional de Bahía Cádiz... Simplemente darle algunas pistas para que, cuando se produzca esa comparecencia, pues podamos trabajar con más intensidad. Decía, ese Plan de Ordenación Territorial fue aprobado unánimemente, por unanimidad, unanimidad, unanimidad —no sé si se entiende bien; es decir, votos de todos y cada uno de los Ayuntamientos que componen el área metropolitana de Cádiz—, se determinaba esa zona como zona estratégica de interés autonómico y

definía exactamente cuáles eran las actividades que se podían hacer, dada su importancia estratégica, su incidencia medioambiental y toda una serie de consideraciones. La Junta de Andalucía tenía un convenio especial con el Ayuntamiento de Puerto Real para hacerlo por expropiación y, además, de carácter público, y, bueno, pues, avatares de la vida, como tendremos ocasión de ver y analizar ese caso, decirle que, como estaba previsto en ese plan, que, por cierto, para llegar a esa unanimidad, pues, dedicamos diez años a su elaboración, exactamente desde 1994 al 2004, diez años para conseguir esa unanimidad, y lo curioso es que, a la primera de cambio, el tema fundamental del que depende que pueda aprovechar desde la industria aeronáutica, astilleros, portuarios, etcétera, bueno, pues a lo mejor hay un interés local de que sea otra cosa lo que vaya allí.

Bien, yo, si todos los Ayuntamientos deciden que es que no es ésa la localización adecuada, pues, por supuesto yo no voy a ir en contra de la voluntad de toda la ciudadanía, pero lo que sí digo es que el acuerdo es justo el contrario, el acuerdo es justo el contrario. Y, para su tranquilidad, el mecanismo que está utilizando la Junta de Andalucía es el artículo 73 de la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía, no este precepto.

Muchísimas gracias.

Debate agrupado de las Comparecencias 7-05/APC-000053 y 7-05/APC-000199, de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, sobre los contenidos del Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental.

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señor Consejera.

Damos paso al segundo punto del orden del día: Debate agrupado de dos comparecencias, cuyos proponentes son el Grupo Parlamentario Popular de Andalucía y el Grupo Parlamentario Socialista, a fin de informar sobre la situación y los contenidos del Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental.

Señorías, antes de darle la palabra a la señora Consejera, quisiera pedirles que, por favor, se ciñan al contenido del debate.

Si más, paso la palabra a la señora Consejera de Obras Públicas.

La señora CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Sí.

Señorías, comparezco a petición de los Grupo Socialista y Popular para informar sobre la situación

de los contenidos del Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental. Como sus señorías conocen, y hemos tenido ocasión de ver parcialmente esta mañana, los Planes de Ordenación del Territorio a escala subregional es un instrumento básico para el desarrollo de la política territorial y urbanística de la Comunidad Autónoma, y en este sentido, en esta legislatura, la Junta de Andalucía está elaborando, como le he comentado, los planes del litoral y de las áreas metropolitanas, puesto que, como les he mencionado antes, todo el crecimiento de la población, precisamente, se da en estas zonas que acumulan más del 60% de la población y generan dos terceras partes de la actividad productiva de la Comunidad Autónoma.

¿La ordenación territorial qué pretende? Pues transformar lo que es una aglomeración urbana difusa, donde existen distintos, bueno, hasta 20 o 30 o 40 municipios, en auténtica área metropolitana o metaciudad, ordenándolos de tal manera que cada municipio defina su papel en todo ese conjunto, para lograr unos parámetros de calidad, de valores ambientales, de eficacia en relaciones productivas, homologables, que tienen ya otras grandes ciudades de la Unión Europea.

En este sentido, una de las máxima prioridades que se plantea la Junta de Andalucía es, precisamente, iniciar la ordenación de la Costa del Sol, por ser una de las zonas de mayor generación de riqueza y también donde se está produciendo mayor tensión, y que si no se actúa de forma clara y contundente, pues puede tener sus efectos negativos en el medio plazo.

El plan de la Costa del Sol fue formulado por el Consejo de Gobierno por Decreto de 20 de enero del 2005, afectando a nueve municipios: Fuengirola, Mijas, Marbella, Estepona, Istán, Ojén, Manilva, Casares y Banahavis. Suma 940 kilómetros cuadrados. En toda esta zona hay una conurbación urbana donde hay que intentar ordenar para mejorar su calidad de vida.

En la Comisión de redacción, por supuesto, participan todos los Ayuntamientos, junto con las Consejerías más afectadas o implicadas en el plan, así como la Administración central y la Diputación.

Sobre el documento de avance —si quieren ustedes, en terminología más conocida en el ámbito urbanística—, se aprueba, por unanimidad también de todos los Ayuntamientos, el 3 de diciembre del 2004, y sale a información pública el 10 de diciembre del 2004, por un plazo de dos meses. Este plazo fue ampliado, a petición de distintos organismos, hasta el 25 de febrero. Se han registrado 784 alegaciones, de las que, exactamente 745, corresponden a particulares y sociedades mercantiles; 16, a Ayuntamientos y Grupos municipales; 15, a asociaciones de vecinos y empresariales; 6, a grupos ecologistas, a Diputación Provincial de Málaga, y uno, al Ministerio del Medio Ambiente.

Bien, tras el análisis inicial de las alegaciones, se está procediendo a toda la revisión del plan, como no puede ser de otra manera, para sacar un nuevo documento, que sería ya el que corresponde con la aprobación inicial, y podamos nuevamente sacar la información pública.

El documento, tanto el anterior como éste —el nuevo me imagino que en los próximos meses se verá y saldrá nuevamente a información pública—, parte de una fase de diagnóstico de la situación actual de la Costa del Sol Occidental, y sus previsiones futuras, sobre todo en cuanto crecimiento de población, de infraestructuras, de equipamientos, de suelo disponible para el crecimiento, de la implicación de todo ello para la actividad productiva, además de para la actividad de [...] y turismo.

Un dato revelador, porque lógicamente el documento es muy amplio, un dato revelador: los nueve municipios que componen la Costa del Sol tienen una población de derecho registrado de 290.000 personas, pero, en realidad, la carga residencial, considerando no solamente la población censada, sino la residente, podemos estar hablando de cerca de 700.000 personas. Es decir, digamos, equipamientos e infraestructuras van acompañados a un nivel de población de la censada, pero más que duplicada por la población real, con lo cual hay un grave déficit de equipamientos, infraestructuras, etcétera.

Pero, además, señorías, el documento de diagnóstico contempla que, para el año 2015, y teniendo en cuenta las previsiones de los planes individuales de cada Ayuntamiento, podemos tener una población que supere el millón y medio de habitantes. ¿Esto qué significa? Bien, pues que, antes de seguir creciendo, hay que hacer una recualificación de la Costa del Sol, si queremos hacerlo en términos de calidad, dotarla de las infraestructuras y equipamientos necesarios, y, por supuesto, partir de la protección ambiental y paisajística, que son los principales valores, y que como haya una afección grave a los mismos, pues, puede condicionar su futuro crecimiento.

Se trata, por tanto, y ése es el objetivo del plan, de ordenar el crecimiento de una forma que vaya orientado a la calidad, para convertir la Costa del Sol en la tercera ciudad del Mediterráneo europeo e, incluso, bueno, pues el equipo que está trabajando en el mismo, pues, habla ya de la Ciudad del Sol como un elemento identificador de la misma.

Los temas que trata el plan —voy a resumirlo en cinco grandes apartados— van desde los sistemas de espacio libre, el ciclo integral del agua y el pacto vertido cero, otras infraestructuras y elementos territoriales básicos, las infraestructuras del transporte, así como las áreas de oportunidad. Éstos son los cinco temas que trata de abordar, lógicamente no todos, sino los que creemos que son estructurantes y de ámbito, todos ellos, supramunicipales.

En primer lugar, voy a entrar con unos sistemas de espacios libres. Puedo decirles que el plan pone en valor los elementos geográficos que conforman la propia naturaleza de la Costa del Sol, con sus sierras, el mar, sus ríos, vaguadas, que facilitan ese abrazo entre el verde de la sierra y el azul del mar. De esta forma, el plan duplica los actuales espacios protegidos por razones medioambientales, paisajísticas, y configura a partir de ellos un sistema de espacios libres, entre los que destacan los siguientes:

Grupo de espacios naturales como zonas a proteger de alto valor ambiental, natural o paisajístico, y que el planeamiento municipal, lógicamente, deberá integrar en sus sistemas de espacios verdes.

Los grandes parques de sierra, dentro de los cuales se distinguen grados de protección en función de valor ambiental y paisajístico, y sus características de flora y fauna de mayor a menor. Se distingue entre la protección integral, la protección ambiental de grado uno y la protección ambiental de grado dos.

A continuación se define lo que es el corredor marítimo, que estructura todo el territorio litoral mediante una franja continua que supera el concepto de paseo marítimo para configurar un espacio de uso netamente público, al que se conectan esos dedos o parques transversales hacia la sierra. Esta franja vendrá definida por 50 metros a partir de la línea marítima terrestre y unos cien metros de suelo sectorizado. Luego, están los parques litorales, que son los espacios libres existentes en el corredor marítimo.

En segundo lugar, y como elemento absolutamente estructurante, el plan territorial apuesta por el ciclo integral del agua y el pacto Vertido Cero. Respecto al uso y conservación de este recurso escaso, el plan define los distintos elementos que componen el ciclo integral del agua, establece ese vertido cero al mar, mediante el reciclaje de toda el agua proveniente del saneamiento, y a fin de incentivar ese reciclaje se obliga a todos los riegos de la zona verde, campos de golf, etcétera, que se hagan mediante agua reciclada, proveniente del sistema de depuración. También se establece un sistema de control y gestión de todo lo que es el sistema de abastecimiento del agua, a través de organismos supramunicipales, y el reconocimiento de la red hidrográfica de dominio público y su correspondiente protección de todos los ríos, arroyos, ramblas, vaguadas, constituyendo esos dedos que decíamos entre la sierra y el mar, que son los que pueden hacer aportes para evitar la pérdida sustancial de arena que se está produciendo como consecuencia de la interrupción de esos bajantes o capacidad de sedimentación que provoca o que viene, fundamentalmente, de la sierra.

El otro tercer elemento son las infraestructuras de los elementos territoriales, en que cabe mencionar, pues, todas las infraestructuras energéticas para garantizar el suministro eléctrico. Se reserva, lógicamente, todo lo que son las infraestructuras y suelo para el desarrollo de los mismos, se protegen vías pecuarias, los sistemas de bandas de transición de los suelos paisajísticos a los suelos urbanizables, los suelos de valor agrario, así como todo lo que es una política de paisaje y de defensa del paisaje, porque entendemos que es uno de los valores más importantes de la Costa del Sol.

En cuarto lugar, el plan, como les comentaba antes, se refiere a los temas de infraestructuras del transporte, sin entrar en las grandes infraestructuras que suponen la conexión al exterior o acceso de la Costa del Sol, que, como ustedes saben perfectamente, son desde el aeropuerto, con su..., y sustancial ampliación prevista

para duplicar la autopista, perdón, la pista, así como la previsión de pasajeros, la llegada del Ave de Madrid-Málaga supondrá, tendrá un efecto determinante en cuanto a una mejora sustancial de la accesibilidad, por no decir, por supuesto, también, todas las conexiones viarias de gran capacidad, como son la Córdoba-Antequera, que, por fin, pues, tendrá una comunicación directa por vía terrestre, por vía de gran capacidad en la red de carreteras del Estado, que, como saben, ahora mismo se está utilizando como *by-pass* la A-92, no existe una comunicación directa de Madrid a la Costa del Sol, aunque se va a hacer, se está haciendo y se logrará con la Córdoba-Antequera, así como la terminación de la autopista del Mediterráneo. Y, por la costa occidental, la puesta en servicio de la 381 y, de forma muy significativa, la variante de Algeciras determinarán toda la comunicación y accesibilidad desde Portugal y el occidente hacia la Costa del Sol.

Es decir, teniendo en cuenta que todos esos temas de accesibilidad, digamos, estratégica están contemplados en plan estratégico del Estado y de la Junta de Andalucía, podemos ir a ver exactamente qué es lo que propone el plan para la solución de la movilidad interna del área metropolitana, o la zona, o la gran Ciudad del Sol, como lo denomina el grupo que trabaja en la materia.

Aquí hay una apuesta por el transporte sostenible, se trata de hacer un sistema de transporte público, la gran apuesta del transporte dentro de la Costa del Sol, se habla y se pone en la mesa como infraestructura estratégica la ferroviaria, se prevé que estas infraestructuras, que, ya saben ustedes, han pasado toda la evaluación de impacto ambiental, toda la fase de información pública de todo lo que era el estudio informativo, ya estamos haciendo los proyectos técnicos constructivos.

Bien, pues esta infraestructura se dota de características para largo recorrido entre Fuengirola y Estepona, de tal manera que no solamente sirva a cercanías, regionales, sino también a la alta velocidad, y pueda, bueno, pues disponerse de esa gran infraestructura para uno de los núcleos más importantes de población con que contará la Comunidad Autónoma.

Además de lo que es el plan del corredor de la Costa del Sol, lógicamente se contempla todo un conjunto de ejes viarios que tratan de superar, bueno, pues esa dificultad de comunicación interna de los municipios de la Costa del Sol, que, si ustedes, lógicamente, conocen perfectamente, pues ahí se han ido parcelando las carreteras, de tal forma que se dificulta tremendamente en la conexión interna. Entonces, hay que dotarlo como de grandes calles transversales y verticales para conseguir en la Costa del Sol esa gran ciudad que ahora, en estos momentos, pues, tiene una difícil, difficilísima articulación viaria por la falta de visión de conjunto en el planeamiento concreto, y viendo Ayuntamiento o plan independiente de su visión de conjunto.

A partir de todo este sistema de transporte público, sobre todo por la potencia que se le quiere dar al sistema ferroviario, aparecen unas áreas de oportunidad

precisamente en el entorno de la sectaciones, y ése yo creo que va a ser uno de los temas más importantes, puesto que ahí es donde hemos de apostar por ir buscando nuevas áreas de oportunidad, que van desde el desarrollo de vivienda protegida, equipamientos sociales, sanitarios, educativos, deportivos, etcétera, etcétera, para que sean aprovechados por todos y la proximidad se consiga, precisamente, a través de ese sistema de transporte público, sostenible, de acuerdo con las recomendaciones de la Unión Europea.

Una vez que se finalice el trabajo que en este momento se está haciendo, incorporando, digamos, los temas de mayor precisión en mapas, mayor precisión en cuanto a memoria económica, y los temas, digamos, de mayor incidencia que han podido aportar las distintas Administraciones y distintas aportaciones de distintos organismos en la primera fase, se iniciará una nueva fase de información pública para, a continuación, procurar la tramitación como un plan territorial y que pase a su aprobación por el Consejo de Gobierno y, desde luego, desde ya, les digo, señorías, que este es un plan de tanta trascendencia que me gustaría comparecer ya cuando esté aprobado para que sus señorías, pues, por supuesto, puedan valorarlo una vez que pasen todos los trámites en los que ahora mismo se encuentra.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señora Consejera.

Damos paso a los posicionamientos de los distintos Grupos.

A continuación, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía, señor García.

Tiene usted la palabra.

El señor GARCÍA RODRÍGUEZ

—Sí. Gracias, señora Presidenta. Señora Consejera.

Antes de nada, queremos aclarar que Izquierda Unida es defensora ardiente, como nadie podría dudar, de la planificación, como concepto general, y, en particular, de la planificación territorial. Lo digo porque en el debate anterior usted introdujo elementos que no estaban en discusión, nadie pone en duda la planificación territorial ni la necesidad de planificación subregional o comarcal. La cuestión en aquel momento era otra: era, lo que entendíamos, una injerencia y una forma de gestionar algo que no es supramunicipal, porque se da la circunstancia de que, en concreto, ya que usted lo sacó, y tendremos ocasión, espero, de hablar de ello, el polígono industrial de Las Aletas está en un término municipal, que es el término municipal de Puerto Real, en su totalidad, en su totalidad. Eso, para empezar.

En segundo lugar, y ya enlazando lo anterior con esto, porque creemos que tiene mucha relación, bueno, habrá que plantearse dónde reside la mayor parte de

responsabilidad de que territorialmente hoy Andalucía no esté planificada suficientemente desde un punto de vista global, porque, efectivamente, el Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz se aprobó, ¿tras cuánto, diez, doce años de gestación? ¿A qué se deben esos retrasos, a presiones de Ayuntamientos o al interés por que, en algún caso, se introdujeran, a través de los Planes Generales Municipales de Ordenación, determinadas cuestiones para que el Plan Subregional las absorbiera, en lugar de al revés? Ésa es la cuestión y ésa es la filosofía.

Por tanto, habrá que plantearse dónde está la responsabilidad de esa falta de planificación territorial, y creemos, sinceramente, que en gran parte reside en la Junta de Andalucía, en el Gobierno de la Junta de Andalucía.

Es un ejemplo evidente, el mismo Plan Territorial del que estamos hablando ahora, el de la Costa del Sol, que siendo la Costa del Sol, con todas las implicaciones que tiene, que, lamentablemente, están tan de moda, se inicia por decreto, usted misma lo ha dicho, el 20 de enero de 2004. ¿Cuántos Planes Generales de Ordenación, cuántos PGOU, legales o ilegales, se han consumado previamente a que empecemos a planificar globalmente?

Nos parece —insisto— especialmente grave, y, entre paréntesis, contestándole un poco al señor Cebrián, anteriormente, hay muchas formas de favorecer la ilegalidad desde la Junta de Andalucía, y una de ellas puede ser por acción, quizás no, pero por omisión, al mirar para otro lado, en determinados momentos, como Montenmedio, como Marbella, durante mucho tiempo, se ha favorecido la ilegalidad. Y digo mirar para otro lado tardando en realizar las planificaciones globales subregionales que estaba demandando la racionalidad.

Bien. Dicho esto, y entrando un poco en el Plan de Ordenación Territorial de la Costa del Sol, hemos de empezar diciendo que este Plan Territorial llega tarde, ya se han cometido muchas salvajadas en la Costa del Sol, y desde Izquierda Unida entendemos que debería aprovecharse, entendemos que debería aprovecharse, o haberse aprovechado, y no sabemos por qué no se ha hecho así, para incluir, también, Benalmádena y Torremolinos, que, aunque están cerca de Málaga ciudad, entendemos que participan plenamente del conjunto de problemas, o circunstancias, o situaciones que aceptan al resto de los municipios, que sí están incluidos en el ámbito de este plan.

Hay que encontrar el mecanismo, especialmente en zonas como la Costa del Sol, para coordinar los intereses municipales, los intereses globales, evidentemente de acuerdo, sin injerencias ni imposiciones, porque quizás la Junta de Andalucía, en estos momentos, y entre otras cosas por esa tardanza, que puede traducirse como ineficacia en el desarrollo de la planificación subregional, entendemos que la Junta carece de mucha autoridad moral para hacerlo.

Coincidimos en la necesidad que la Costa del Sol tiene de espacios para servicios e infraestructuras públicas, corredores ferroviarios, agua, hospitales,

etcétera; en lo que sí confiamos, o deseamos, más que confiamos, es en que se haga de manera racional. Quizás me atrevo a plantearle una pregunta: ¿Cuántas áreas de interés autonómico está previsto definir, para que sea la Junta la que decida, de una u otra forma, y con qué criterios se van a asignar especialmente las infraestructuras, para entendernos, entre comillas, feas, no deseables o costosas?

Hay un hecho evidente y lamentable, y es que, según, por ejemplo, ha recogido en sus alegaciones la organización ecologista Greenpeace, hay términos municipales en la Costa del Sol, como Marbella y Fuengirola, que tienen ya entre el 80 y el 90% de su suelo colmatado. Eso significa que determinadas infraestructuras, que podían tener un carácter de carga, de servicio para toda la comarca, se tendrán, posiblemente, que colocar en otros municipios.

¿Qué mecanismos de compensación y reparto están previstos para compensar a estos municipios, que, evidentemente, van a realizar una gran aportación al conjunto del funcionamiento de la maquinaria, que es la residencia de estos servicios, u otra más importante todavía, que es, por ejemplo, el mantener su condición de pulmón, me refiero a los municipios, fundamentalmente, interiores, de pulmón del conjunto, a los que se va a obligar, con cierta lógica, o con toda lógica, a mantener su masa forestal, porque ya sería el colmo que también ellos lo perdieran.

¿Pero qué compensación van a recibir esos municipios, de los que se han aprovechado de la especulación, de los que se han aprovechado de la riqueza, o no riqueza, de los que aflúan como turistas, y que ahora se van a aprovechar de los municipios que les van a dar servicios, o que les van a dar un aire un poco más puro o más limpio?

¿Está previsto algún mecanismo equivalente, digamos, a lo que en ámbito municipal se llama área de reparto? En este sentido serían áreas de reparto comarcales, para repartir las cargas y servicios. Sería un planteamiento importante, que entendemos que en este plan podría desarrollarse, de alguna manera, para el conjunto de Andalucía.

Y, finalmente, un deseo, para el que incluso, si me apura, le ofrecemos nuestro apoyo: le pedimos a este Gobierno que resista, que aguante las presiones especulativas, y de toda índole, que seguramente va a tener, recientemente algunas manifestaciones, incluso de determinadas organizaciones, hacen pensar que, lamentablemente, una parte importante del negocio inmobiliario, especialmente en algunas zonas como ésta, descansa en la ilegalidad.

Y, por favor, aprovechen este Plan de Ordenación del Territorio para, de una vez, blindar lo poco que quede ante la especulación, y que realmente se abogue por un desarrollo sostenible.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señor García Rodríguez.

A continuación, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular de Andalucía, señor Ramos Aznar.

Tiene usted la palabra.

El señor RAMOS AZNAR

—Muchas gracias, señora Presidenta.

Y me ciño total y exactamente al tema que ahora debatimos.

Señora Consejera, yo quiero dejarle, en principio, un criterio claro, y es, primero, el derecho que tiene la Consejería de Obras Públicas, en cuanto a la formulación de este Plan de Ordenación, en función de la cobertura legal para ello, en relación, o que emana de la propia Ley de Ordenación del Territorio de Andalucía y de la propia Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía; por tanto, nada que objetar en esa materia.

En segundo lugar, decirle que nosotros estamos totalmente de acuerdo en que este plan es necesario y, consiguientemente, desde luego, se trata de establecer la ordenación en áreas concretas, integradas por terrenos situados en distintos municipios, con una doble finalidad: la de la coordinación de los propios planeamientos, en función de la previsión del modelo de ciudad que se va a plantear en ese territorio en los próximos años, y, sin duda, la creación obligada de las infraestructuras que, sin duda, tienen que tener su acomodo en este instrumento de planeamiento.

La cuestión no es, por tanto, poner en duda la conveniencia o no conveniencia de este modelo de planificación territorial, que yo, particularmente, creo que es obligado el hacerlo, en función a corregir, pues, sin duda, desmanes que se han producido, en general en el litoral andaluz, pero muy concretamente en la Costa del Sol occidental. Y, consiguientemente, oyéndole en su intervención, pues yo tengo que estar al cien por cien de acuerdo con su intervención en relación al objetivo, en relación a la finalidad de lo que plantea este Plan de Ordenación de carácter supra-municipal. Y quiero que quede muy claro, para que luego no se puedan tergiversar mis palabras.

Por tanto, coincidimos plenamente. La cuestión es que no se trata simple y llanamente de hacer una formulación de intenciones. Y donde, sin duda, yo ya discrepo, no de usted, sino de lo que actualmente tenemos de ese plan, es decir, el documento que se ha sometido a información pública, es la forma, señora Consejera, que creo que hay que cuidar, la forma en que se ha hecho ese documento. Y yo creo que se ha hecho de espaldas a la sociedad. Y un documento de planificación temporal, como es ése, que sin duda tiene una importancia tremenda desde el punto de vista de la concreción, de lo que tiene que ser la definición del modelo de esos ámbitos municipales, de ese espacio geográfico importante de Andalucía, por un lado, y, por otro lado, sin duda, la concreción y el volcar en ese documento lo que tiene que ser el desarrollo de infraestructuras, yo, lo

que no creo que se pueda hacer, señora Consejera, es de espaldas a la sociedad. Ya no digo ni siquiera de espaldas a los municipios, digo de espaldas a la sociedad, sino que creo que hay que hacerlo junto, junto a la sociedad.

Y la prueba de ello, pues, es la infinidad de alegaciones y la infinidad de posiciones críticas que han aparecido en relación al documento inicial. Muchísimas alegaciones, muchísimas críticas. Unas tienen un carácter general, que tienen un componente de carencia legal, en cuanto a lo que tiene que contemplar como determinaciones obligadas ese planeamiento. Y otras que plantean, pues, en el fondo de la cuestión de lo que es el proceso de alegaciones, plantean, pues, concreciones muy concretas en relación a imprecisiones y carencias que contempla ese documento.

Y, desde luego, también como principio, lo que no parece asumible es que la Junta, con este documento, con este plan, esté ordenando territorios de los municipios afectados, porque, sin duda, eso limita en gran medida la capacidad de planeamiento de los propios municipios en cuestión. Como ejemplo, el que se asignan a los terrenos usos tan concretos que conducen irremisiblemente a la clasificación de muchos suelos en una clase concreta: la de suelos no urbanizables. Y, evidentemente, la calificación urbanística, con independencia del control de la Junta, como usted y yo sabemos, es una competencia, en cuanto a su formulación, en origen, en cuanto a la clasificación de los suelos, que parte de los municipios. Por tanto, hay que tener mucho, mucho, mucho cuidado en las determinaciones que se contemplan en este plan en relación a la clasificación, para no herir susceptibilidades y no invadir competencias que se residen en los municipios. Con independencia, con independencia del papel de ejercientes de la garantía de la disciplina urbanística que debe corresponderle, sin duda, a la máxima autoridad en materia de ordenación del territorio y urbanismo, que no es sino la Junta de Andalucía y, más concretamente, usted, como su Consejera.

Pero, en cualquier caso también, como consecuencia de la Junta de Andalucía meterse en lo que es la clasificación que hace en este plan del suelo en sí mismo, lo que plantea también, o usted me permitirá que puede plantear en determinados sectores de la sociedad, es una determinada inseguridad jurídica, pues nadie puede estar tranquilo por ajustarse al planeamiento vigente, cuando la Junta tiene la capacidad de cambiarlo a través de este plan.

Y, repito, hay que andar con mucho cuidado. Usted ha hablado antes de que el Plan de Ordenación de la Aglomeración Urbana de la Bahía de Cádiz ha tardado diez años. Hablaba el señor García, y no le faltaba razón, de que, evidentemente, se debería haber actuado. Y, si se hubiese actuado en este ámbito territorial, posiblemente no estaríamos ante la dimensión del problema del caos o el desorden urbanístico reinante. Pero, sin entrar en consideraciones o en disquisiciones en relación a lo que no se hizo en el momento procesal oportuno, señora Consejera,

lo que sí parece importante es que ahora hay que actuar, y hay que actuar con mucho rigor. Y, desde luego, no pisándole los callos a nadie y planteando un documento que, en definitiva, sea asumible por el conjunto de la sociedad.

Y usted planteaba que hay setecientas y pico de alegaciones. Efectivamente, hay muchísimas alegaciones. Hay muchísimas alegaciones, repito, unas de carácter de carencias de elementos que son consustanciales y tienen que estar en ese plan, y no están. Por ejemplo, la falta de una memoria económica, que obligatoriamente debería acompañar a este plan y que no está en el plan. El incumplimiento del artículo 11.1.d) y e) de la Ley de Ordenación del Territorio, acerca de la concreción de las alteraciones necesarias para el planeamiento vigente, que tampoco se plantean. Lo que le decía antes, la posible invasión de competencias municipales y, por tanto, hipotética infracción de los artículos 137 y 140 de la Constitución. La necesidad de mejorar, de mejorar la enorme imprecisión de la ordenación prevista en el Plan de Ordenación Territorial, así como sus notables carencias. Y le pongo algunos ejemplos. Hay una ausencia absoluta de planos a escala en el documento. Ausencia. Y, consiguientemente, si estamos planteando algo que afecta a la ordenación, es evidente que hay que andar con mucho cuidado porque, sin duda, si no hay una cartografía adecuada, pues, imagínese usted los errores y los callos que se pueden pisar innecesariamente.

Imprecisiones en cuanto a los estudios de población. Hay datos contradictorios, incluso con la hipotética evolución del mercado de la construcción de viviendas, que se va a plantear en el horizonte de aplicación del plan. Hay imprecisión en la clasificación del suelo y en su nomenclatura. Hay muchísima imprecisión en las determinaciones de los equipamientos y muchas carencias en la concreción de los equipamientos del plan. Hay, prácticamente, prácticamente, una ausencia casi absoluta de previsión en relación sobre el abastecimiento de agua y el riego. Hay, prácticamente, una carencia absoluta en relación a los equipamientos de algo que es consustancial con el desarrollo urbanístico en la Costa del Sol, y además un atractivo de primer orden de cara a potenciar el turismo en la costa, como sería el de los puertos deportivos. Carencias en relación a la previsión de los saneamientos. Carencias en relación a las imprevisiones sobre la electricidad. Imprecisiones sobre el Plan Especial de Dotación de Infraestructuras, que deberá contar, cada uno de los Planes Generales de Ordenación Municipal de los municipios afectados o incluidos en el plan.

En definitiva, imprecisiones de todo tipo en un documento que, me perdone, me perdone, sin duda, la expresión el propio equipo redactor, a mi juicio es un documento flojo, impreciso, con muchísimas imprecisiones también en el terreno sobre el corredor ferroviario, con imprecisiones a nivel de planeamiento y con imposibilidades claramente manifiestas de que muchas de las propuestas en relación a la ampliación de determinadas infraestructuras, como sería de la autovía A-7, son prácticamente imposibles, en función

de las trazas que se han pintado en la documentación cartográfica que acompaña al plan.

Consiguientemente, yo no voy a hacer una relación, porque no es el momento. Efectivamente, alguien tendrá que pronunciarse sobre las setecientas y pico de alegaciones. Pero le digo algo más, señora Consejera: yo creo sinceramente... Se lo digo en el mejor tono, y que ningún portavoz, luego, vaya a interpretar palabras que no estoy diciendo, ni críticas que no quiero hacer. Me parece que la voluntad del Partido Popular está siendo meridianamente clara. Es necesario el documento, pero entendemos que ese documento hay que hacerlo con muchísimo rigor, no dándole la espalda a la sociedad, sino contando con la sociedad.

Y hasta el momento, hasta el momento, señora Consejera, esto no solamente lo dice el Partido Popular: lo dicen los vecinos, por falta de información. Que, en algunos casos, los propios municipios no han hecho. Me estoy refiriendo, concretamente, incluso a manifestaciones en el municipio de Estepona, de vecinos que tienen una ausencia, una orfandad casi absoluta en relación a lo que se contempla en el plan.

¿Y qué más decirle? Incluso, los propios profesionales del sector, concretamente arquitectos, urbanistas, plantean de una forma clara y nítida las carencias y las imprecisiones de que hace gala este documento.

Como anécdota, le voy a contar lo que dice don José Seguí. Don José Seguí es el redactor, precisamente, del Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol.

La señora PRESIDENTA

—Discúlpeme, señor Ramos Aznar. Debe usted ir concluyendo.

El señor RAMOS AZNAR

—Voy concluyendo, señora Presidenta.

«Reconozco que existen pequeñas lagunas». Esto lo dice el propio redactor. Evidentemente, esas pequeñas lagunas se ven amplificadas por muchísimos urbanistas y arquitectos de reconocido prestigio, que tienen un conocimiento exhaustivo de la realidad de la Costa del Sol. Lo dicen los propios municipios, que han hecho infinidad de alegaciones. Lo dicen en sí las propias alegaciones.

Por tanto, me parece que hay algo que es evidente, señora Consejera. Yo creo que ahí hay una posición, yo no diría que unánime, porque siempre hay alguien que no estará de acuerdo, pero yo creo que hay una gran mayoría de agentes sociales, agentes económicos, ciudadanos de a pie, que, sin duda, no se encuentran cómodos en relación a los contenidos y a las carencias e imprecisiones de este documento.

Y decía usted algo al principio que a mí me gustaba, que me sigue gustando y que me gustaría que usted me concretase un poquito más, porque yo creo que, al final, todos queremos exactamente lo mismo, que es

ordenar lo que actualmente es un desorden. Y, consiguientemente, si se tienen las competencias, y usted las tiene, su Consejería las tiene, y si, desde luego, es necesario, desde el punto de vista urbanístico, pues, desde luego, lo que hay que hacer, hay que hacerlo. Pero yo lo que le pido es que se haga bien.

Y usted decía algo que, le repito, a mí me gustaba, que es retrotraer el procedimiento nuevamente al trámite de un nuevo proceso de información pública. Yo creo que es una buena medida. Lo que creo es que no sólo y simplemente debe plantearse un nuevo proceso de información pública, sino, señora Consejera, estando, como estamos, ante un documento, sin duda, incompleto, un documento hecho con prisas, un documento que algunos, incluso, puedan cuestionar, puedan cuestionar, que conculca, además, la propia autonomía municipal en la esfera de su ámbito competencial en materia de urbanismo, parece que hace falta, señora Consejera, que no vayamos a incurrir en el error de las prisas, de decir: «Vamos a despachar rápidamente las setecientas y pico de alegaciones y vamos a ir a la aprobación definitiva de este documento».

La señora PRESIDENTA

—Señor Ramos Aznar, discúlpeme...

El señor RAMOS AZNAR

—Concluyo en treinta segundos, señora Presidenta.

Yo creo que se está a tiempo, yo creo que la ordenación de ese territorio puede y debe ser compatible con el papel de los Ayuntamientos. Y, luego, yo lo que le pediría, en aras a lo que usted planteaba de retrotraer las actuaciones planteadas, son dos cosas, para que no acabe esto en los tribunales: Desde luego, perfeccionar las carencias que tiene ese documento. Y, en segundo lugar, señora Consejera, y al margen de ese proceso de información pública que nuevamente va a abrir, que plantease usted la conveniencia o no de la creación de algo parecido a un foro social de debate, en el que estén incluidos no solamente los municipios, sino los ciudadanos en general, a efectos de que la propuesta, yo creo que sería lo deseable, la propuesta definitiva, que vaya a la aprobación definitiva de este documento, sea una propuesta que pueda ser asumida mayoritariamente por el conjunto de ciudadanos de la Costa del Sol.

Muchísimas gracias, señora Presidenta.

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señor Ramos Aznar.

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

Su señoría tiene la palabra.

El señor ALONSO ALONSO

—Gracias, señora Presidenta.

Señorías, señora Consejera, cuando conocí el documento avance de este Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol, pensé que había tres cosas que me parecen claves en cualquier documento de ordenación: uno, si era necesario; dos, qué metodología se iba a aplicar, y tres, cuál era el contenido.

Voy a empezar por lo último, por el tema del contenido. Y tengo que expresar mi satisfacción porque el día 2 de marzo, en esta Comisión, a una proposición no de ley de este Grupo Parlamentario Socialista fue aprobada por unanimidad de todos los Grupos de esta Cámara. Y fue aprobada por unanimidad porque el contenido de este Plan de Ordenación recoge cosas extraordinariamente novedosas e imprescindibles, que no me resisto a señalar algunas. Ese primer concepto de Ciudad del Sol, necesario e imprescindible para dar solución a problemas que están por encima de los Ayuntamientos, o esa protección de la sierra. Se ha dicho antes por el portavoz de Izquierda Unida. Me parece que es absolutamente novedoso que en un documento, por primera vez, tratemos de equilibrar la sostenibilidad, con esas cuotas de sostenibilidad para aquellos municipios que proporcionan aire, oxígeno y verde a esa Costa del Sol.

Pero me parece también importante el tema de las áreas portuarias. Se ha dicho, por parte del portavoz del Grupo Popular, que es necesario ampliar los puertos. Mire usted, señoría, yo creo que es necesario ampliar los atraques; lo que no es necesario es que esta ampliación de los puertos deportivos, que son imprescindibles para la diversidad, como elemento fundamental de oferta turística, tenga que ser condicionada por especulaciones urbanísticas. No se opone la Consejería de Obras Públicas y Transportes, y que me corrija la señora Consejera, a la ampliación de los atraques: se opone a la vinculación imprescindible y necesaria y a la renuncia de muchos Ayuntamientos a no llevarlas a cabo, si no tenían las consecuentes partidas presupuestarias. Por tanto, es necesaria la ampliación de los puertos deportivos, pero en esa línea.

Y no me resisto a decir que es impresionante y repito la palabra porque..., hace más, no nací en la Costa del Sol, pero llevo treinta años viviendo en ella, la apuesta del transporte. La apuesta del transporte es revolucionaria. En esta Comunidad Autónoma, señor Ramos Aznar, y usted lo sabe muy bien, cuando hemos hablado de los metros ligeros, hemos mirado hacia el centro de España o hacia el norte; cuando hemos hablado del Ave, ha sido una decisión de un Gobierno Socialista; ahora estamos hablando de un corredor ferroviario de ambas costas. Ahora estamos hablando del consorcio de transportes en Andalucía, tres Aves, tres consorcios de transportes de áreas metropolitanas; estamos hablando de la malla diaria; estamos hablando de conexiones transversales en la Costa del Sol; estamos hablando del ciclo integral del agua, en este documento, señorías, no sólo de la

depuración y del saneamiento, sino del ciclo integral del agua; estamos hablando en ese documento de un contenido de áreas de oportunidad y de áreas de centralidad, imprescindible para la generación de riqueza, pero también para puestos de trabajo, tan importantes para usted como para mí.

Y permítame que le diga una observación, antes de pasar al tema de la metodología. Se ha dicho, por activa y por pasiva, ¡el municipio de Marbella, habrá edificado! ¡Habrá consumido metros! Pues bien, hoy y ayer no había suelo para los institutos, no había suelo para los colegios públicos. Fíjense en qué situación nos encontramos. Por tanto, el contenido de este documento, señorías, es un contenido imprescindible y necesario.

Y permítame que difiera de usted, en el tema de la metodología. Yo estaría preocupado si este documento no hubiera tenido alegaciones, señora Consejera, muy preocupado, muy preocupado. En una zona donde se desenvuelve y se mueve tanto tema económico —y después me referiré a ello—, hubiera sido lamentable que un documento de estas características no hubiera tenido participación. Me ha gustado su idea del foro, transmítasela a los Ayuntamientos gobernados por el PP, verá usted cuántos foros hacen y cuántos debates se han hecho en los Planes Generales de Ordenación Urbana de sus municipios. Pero, fíjese una cosa, si mis datos no están mal, y corrija me la Consejera, ese documento se le ha explicado y se le ha puesto encima de la mesa a la Administración del Estado, a las Diputaciones Provinciales, a los Ayuntamientos, y esas 784 alegaciones, que vienen de todos los campos, me parecen imprescindibles y necesarias. Pero me gusta la metodología y coincido con usted.

¿Por qué me gusta? Porque no decide la Consejera ir corriendo a aprobar un documento, sino que, inmediatamente, recoge estas revisiones, las formaliza en un nuevo documento y lo vuelve a sacar nuevamente a exposición pública. No hay prisas, señorías: hay voluntad de compromiso y de responsabilidad. Y, nuevamente, cuando eso esté, seguirá su trámite reglamentario hasta convertirlo en ley. Por tanto, buen contenido, buena metodología y mucha necesidad.

El día 2 de marzo hablábamos en esta Comisión y votábamos, insisto, también su Grupo, y me alegro de su planteamiento personal, que después trataré de explicar, y veíamos que era necesario este Plan de Ordenación. Dos acontecimientos, señorías, ha habido, después de esa Comisión, dos acontecimientos muy importantes y que nos afectan, que nos afectan desde el punto de vista de ciudadanos andaluces, desde el punto de vista mío, malagueño, y es la operación Ballena Blanca, una operación imprescindible y necesaria, pero que tiñe sobre la Costa del Sol un contenido que no nos gusta a los malagueños. Vivimos mucho del turismo en Costa del Sol, y es ya imprescindible esta operación. ¿Y por qué se hará? Porque, entre otras cosas, las especulaciones urbanísticas producidas en Marbella, en alguna medida, también han generado este tema.

Pero se ha dado otro hecho, se ha dado otro hecho, señorías: la condena de un ex Alcalde y la condena

de seis Concejales. ¿Por qué se les condena? Por infracciones urbanísticas.

Permítanme un desahogo personal, señorías. No suelo hacerlo, pero he presidido esa Comisión Provincial de Urbanismo, y, como la he presidido, les puedo decir que, cada vez que el Ayuntamiento de Marbella firmaba un convenio y se saltaba la legalidad vigente, iba a los tribunales. Ahora empezamos a recibir, ahora, algunas consecuencias. A mí me hubiera gustado una actuación más ágil y más rápida de la justicia. No voy a entrar en otro poder, éste es el Legislativo y aquél es el Judicial, pero voy a decir una cosa, también como desahogo personal: yo he vivido la soledad frente a Gil.

¿Sabe usted, ese plan que se rechaza, por qué se rechaza, fundamentalmente? Porque 11 millones de metros cuadrados de suelo protegido los quería convertir en urbanizables. ¿Y sabe usted quién fue el único partido que lo apoyó? El Partido Popular.

Por tanto, señoría, no se puede decir una cosa en el Pleno, por parte de su portavoz, gritando, Teófila Martínez al Presidente, que se intervenga, y no se puede gritar fuera también, diciendo que se atenta a la autonomía municipal, porque eso lo único que produce es que la garganta se estropee. No se puede, señorías, decir que no se ha intervenido en Costa del Sol y que el culpable es la Junta, cuando el comportamiento de la Junta ha sido llevar a quien tenía la facultad de parar las obras, que son los tribunales de justicia, y denunciar todo aquello que no estaba en los Planes Generales.

Somos, señorías, lo que hacemos y no lo que decimos. Y, por tanto, ese trabajo y esa legitimidad que usted reclama, yo la reclamo por el Partido Socialista. Esa legitimidad la han dado las urnas.

Y quiero terminar, señorías, Presidenta, como el otro día: estamos ante un plan, Ordenación del Territorio, mejorable, abierto, interesante e imprescindible. Digo las mismas palabras, se las robo a Víctor Hugo: «No existe en el mundo nada más poderoso que una idea a la que le ha llegado su tiempo». A este Plan de Ordenación Urbana le ha llegado su tiempo.

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señor Alonso.

Para finalizar, tiene la palabra la excelentísima señora Consejera de Obras Públicas.

La señora CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Gracias, señora Presidenta.

Me encanta esa frase, me encanta esa frase. Creo que sí, que, efectivamente, a esta zona le ha llegado su tiempo de ordenación. Creo que sí.

Bueno, señorías, como no puede ser de otra manera, agradecerles todas las intervenciones porque, en definitiva, estamos todos preocupados y todos

tenemos y compartimos la idea de que es necesaria esa ordenación territorial. Y, efectivamente, más allá de la discusión del anterior punto del orden día, pues aquí se ve, en concreto, la importancia estratégica que tiene para la Comunidad Autónoma que la Comunidad Autónoma ejerza esas competencias y sean... Déjenme que les diga una cosa: al final, todo termina afectando a un municipio, a un particular, a alguien, porque el territorio va concretándose, y Andalucía está compuesta por Ayuntamientos. No hay agujeros negros, no hay agujeros negros, ¿eh? Y, al final, pues, evidentemente, los proyectos tienen que localizarse en un territorio de ámbito municipal. Y los proyectos son de ámbito supramunicipal, no porque afecten al término municipal de varios municipios, no caigamos en ese error, no caigamos en ese error, sino porque la funcionalidad que tienen beneficia al conjunto de un territorio. Pero, bueno, no quiero entrar más porque creo que, en esta parte del debate, hemos puesto el énfasis en lo que es impositivo, en lo que es importante, y se ha visto hasta qué punto es importante la ordenación territorial y hasta qué punto es absolutamente imprescindible desarrollarla y que, a su vez, condicione la ordenación urbanística de ámbito municipal.

Voy a hacer un breve repaso de todo lo que ustedes han dicho, lógicamente en el entendido de que no voy a contestar a todas sus aportaciones porque éste es un plan abierto, tendremos ocasión de volverlo a ver, y recojo todas las preocupaciones que ustedes muestran para intentar, bueno, pues, dar satisfacción, en la medida de lo posible, en el trabajo técnico que se está realizando por parte de la Consejería. Bien.

El señor García, representante del Grupo de Izquierda Unida, hablaba de responsabilidad y de qué hemos estado haciendo. Yo asumo esa responsabilidad, señoría, totalmente. Pero, mire, en anteriores legislaturas se ha dado prioridad en dotar a todos los Ayuntamientos de un planeamiento urbanístico; ésa ha sido la prioridad que ha dado la Junta de Andalucía porque, efectivamente, la Comunidad Autónoma aprueba ese planeamiento, pero es necesario todo un trámite, y, a día de hoy, el 98% de la población andaluza reside en Ayuntamientos con un Plan Urbanístico. No crea que no ha sido una obra titánica, cuando hay que tener en cuenta que, cuando asumimos las competencias, prácticamente ningún Ayuntamiento tenía Plan de Ordenación Urbanística. Yo creo que eso era prioritario, además de definir y trabajar en lo que es la legislación urbanística, para definir unas reglas de juego tan claras y como mejor garantía de participación ciudadana, de creación de ciudad, etcétera, etcétera.

Planificación territorial. En estos momentos, como le digo, estamos trabajando en 14 Planes de Ordenación Territorial, más el Plan de Ordenación Territorial de toda la Comunidad Autónoma. Hay cinco o seis aprobados, cinco aprobados, cinco aprobados, y cada uno de ellos, de los otros 14, hasta 14, se encuentran en distintas fases, y ya iremos viendo y conociendo, por parte de esta Comisión, pues, las características

de cada uno de ellos, pero son, básicamente, todos los costeros, más las áreas metropolitanas.

Decirle, cuando usted hace referencia a lo de favorecer la ilegalidad, por acción o por omisión, por parte de la Junta de Andalucía, yo, lógicamente, discrepo, usted no estuvo aquí, en la legislatura pasada, y ha nombrado dos casos que fueron objeto detenido de análisis, por parte de esta Comisión. Yo no sé si yo pude comparecer ocho o diez veces por temas urbanísticos... Eran éstos, y además otros compañeros suyos, de otros Grupos políticos, que han estado, pues han visto perfectamente toda la actuación de la Junta de Andalucía en relación con Montanmedio. Todo el conjunto de actuaciones, pues no se dejó ni un resquicio de actuación legal que pudiera utilizar la Junta de Andalucía, ni un solo resquicio se quedó sin hacer, ni uno solo. Si, luego, se le ocurre alguno, pues, me lo cuenta. No quedó ni uno solo. Y, en Marbella, pues, el número de licencias que se han llevado a los tribunales asciende a 370: casi trescientas en la pasada legislatura y ésta, y ciento y pico, para este equipo de Gobierno, para el actual, ¿eh?, ciento y pico para el actual equipo de Gobierno.

A partir del mes de marzo, 19 de marzo, creo recordar, del año 2003, se acepta por primera vez, por primera vez, por el Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, la posibilidad de suspensión cautelar de licencias. Dado el volumen tan importante de recursos planteados por la Comunidad Autónoma, el tribunal llega a la conclusión de que, a través de esta vía, se está conculcando de forma grave la competencia autonómica de la ordenación urbanística y de la ordenación territorial, por vía indirecta de la edificación, sin contemplar lo que es la ordenación urbanística.

A partir de ahí se genera una dinámica sustancialmente diferente: empiezan las sentencias dando la razón a la Comunidad Autónoma, como no podía ser de otra manera, y nos encontramos en la situación que ustedes saben y no quiero insistir. Únicamente matizarle que cualquier supuesto de ilegalidad conocido por parte de la Junta de Andalucía se ha llevado a los tribunales, y si a usted se le ocurre alguna actuación que no hayamos tomado, pues, por favor, me la dice para que el Gabinete Jurídico la estudie con muchísimo cariño, y si vemos que ha habido una falta de actuación, poder, inmediatamente, ponerla en práctica.

Usted comenta Benalmádena y Torremolinos. Según la ordenación territorial, tiene mucha mayor incidencia en relación con Málaga, área metropolitana. Como sabe, también se está haciendo la ordenación del área metropolitana de Málaga, así como de La Axarquía, y será en los próximos planes —según me comentó ayer el Secretario General de Ordenación del Territorio— cuando saldrá a información pública el Plan de Ordenación Territorial de La Axarquía y toda la parte oriental de la costa, y a continuación, una vez que se supere esa fase de alegaciones, saldrá también a información pública el de Málaga, área metropolitana.

Usted plantea temas que a mí me parecen importantes —y es uno de los temas que se plantean en

esta propuesta—, que son dos aspectos: qué se hace con el tema feo que usted plantea —o sea, dónde se localizan los temas no queridos, o los temas queridos— y cómo se distribuyen, que es el tema clave de la ordenación territorial, y, a su vez, qué mecanismos de compensación se pueden establecer.

Decirle que uno de los temas más feos, como es el de la depuración, ha llegado a tal punto en la Costa del Sol —no quiero extenderme mucho porque ese tema es ya competencia de otro miembro del Gobierno— que la propia Mancomunidad ha aceptado la intervención directa de la Junta de Andalucía en un tema tan complejo. Y puede preguntarles al Ayuntamiento y al Alcalde de Casares, con quienes tuvo ocasión de diseñar todo el tema del ciclo integral del agua en la pasada legislatura. Evidentemente, se ha hecho de acuerdo con los Ayuntamientos, porque llega un momento en que el mal provoca un mal tan generalizado, que el hipotético mal de tener una depuradora en un ámbito municipal es mínimo comparado con los beneficios que genera para el conjunto y también para ese Ayuntamiento.

Normalmente, los temas que teóricamente son feos, entre comillas, al primer municipio que benefician también, y en los casos que está tratando el Plan Subregional, son también al propio Ayuntamiento receptor, porque —como le digo— siempre tiene que situarse en un ámbito local. Es imposible, no hay agujeros negros en la Comunidad Autónoma, y si los hay, pues, a lo mejor es que yo tengo una información incorrecta.

Comentarle que sí que aparece, en el caso regional, una propuesta de estudio —y ése será uno de los temas que podrán incorporarse, como le anuncié al principio de mi comparecencia, en el otro punto del orden del día— de la modificación de la Ley de Ordenación Territorial para el final de la legislatura, puesto que no está en el programa electoral y, por tanto, será un tema para la siguiente legislatura. Pero sí dejar el proyecto en esta legislatura, siendo ése uno de los temas que habrá de resolver. Es decir, desde el momento en que realmente estamos haciendo grandes ciudades, y que, lógicamente, hay que hacer una compensación territorial dentro del territorio... Yo, más que las licencias que usted decía en la anterior exposición... Yo no creo que sea una mala política hablar de licencia de la infraestructura beneficiosa en el municipio que tiene esa instalación, porque hay que ver una compensación genérica de dónde van los equipamientos positivos y negativos. Y eso es lo que se propone, precisamente, en el plan que se está estudiando, para articular esa consideración de globalidad para que todo el mundo tenga el mayor beneficio posible.

Como le digo, no voy a entrar en otros temas concretos. Yo espero que podamos ir trabajando con el conjunto de alegaciones y, desde luego, con las aportaciones que se puedan ir haciendo a lo largo de los próximos meses, también a través de esta Comisión.

En cuanto a la intervención del señor Ramos Aznar, agradecerle, por supuesto, su intervención, puesto que,

evidentemente —como no podía ser de otra manera—, afirma y reafirma aquí, en este punto del orden del día... Quizás hayamos pasado el punto de orden del día anterior... Y, efectivamente, la Comunidad Autónoma tiene competencia exclusiva en la ordenación del territorio y también parte de la ordenación urbanística.

El tema de las discrepancias que usted plantea... Yo creo que usted ha obviado una idea que me parece que es básica, y es que todos los Ayuntamientos que forman parte del ámbito de la ordenación territorial participan de la Comisión de Redacción. Y, como le he dicho —que me corrija el Secretario General, que está aquí—, creo que fue exactamente en el 2 de diciembre del 2004 cuando aprobaron por unanimidad este documento. ¿Qué quiere decir? Pues, que ha habido un trabajo impecable del equipo redactor para incorporar voluntades en positivo.

Cuando se trabaja buscando esa complicidad, hay temas que no gustan o hay temas que no satisfacen plenamente, pero, evidentemente, viendo el conjunto, cuando se consigue ese paraguas de unanimidad y esa necesidad de ordenación... Porque cualquier otra situación de retraso de ese plan tan importante, lo que puede llevar es, precisamente, a consecuencias no queridas.

Ha habido muchas alegaciones. Yo le diría que el 90% son privadas, porque, prácticamente, las reivindicaciones de las Administraciones públicas, en su mayoría, se recogían en el primer documento: setecientas y pico de la red son privadas porque también afectan a suelos privados. Eso, que no le quepa la menor duda. Pero aquí entiendo yo —y como usted muy bien sabe— que la legislación urbanística prima sobre el derecho de propiedad y aparece lo que es la función social de la propiedad, que no hace falta que —porque usted esto se lo sabe perfectamente— entremos en ese debate.

Únicamente —y ahí tengo, quizás, una pequeña discrepancia sobre la capacidad de la Junta de Andalucía para la definición de suelos no urbanizables—, recordarles el artículo 46 de la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía, cuando regula los suelos no urbanizables, y aparece en su artículo 1.e), que dice: «En suelos no urbanizables ser objeto, por los Planes de Ordenación del Territorio, de previsiones y determinaciones que impliquen su exclusión del proceso urbanizador, o que establezcan criterios de ordenación de usos, de protección, mejora del paisaje, del patrimonio histórico y cultura, y de utilización racional de los recursos naturales en general, incompatibles con cualquier clasificación distinta a la del suelo no urbanizable». Yo creo que eso lo sabe usted perfectamente y no hace falta insistir en ello.

En cualquier caso, agradecerle todas sus aportaciones. Es verdad que en este primer documento hay deficiencias; el señor Seguí le llama lagunas. Yo quiero agradecer públicamente el trabajo tan impresionante realizado por el señor Seguí, para ir buscando esa complicidad municipal que ha permitido esa unanimidad en la primera parte del documento, y que, por supuesto, vamos a seguir trabajando para ir dando solución a todos los temas que ustedes plantean.

En cuanto a la intervención del Grupo Socialista, agradecerle su apoyo. Sé que, en el trabajo que se está haciendo de apoyo en todos esos foros en los que se está trabajando, es importante visualizar la importancia que tiene la ordenación de todo el ámbito. Resaltar proyectos de ámbito de interés autonómico, como un corredor costero, como la solución del ciclo integral del agua, como la solución de los temas energéticos, como los problemas que hay de ocupación actual de zonas que son reservadas, lógicamente, al dominio público hidráulico, como son los arroyos, ramblas, etcétera, así como toda la apuesta, que también se hace desde el Grupo Socialista, por poner y favorecer un desarrollo sostenible, teniendo en cuenta que, en la Costa del Sol, uno de los temas fundamentales es, precisamente, su territorio. Bueno, pues, permiten a esta Consejera y a este Gobierno desarrollar estas políticas para conseguir dotar a la Costa del Sol de los niveles de calidad suficientes para que esa costa no sea ya una segunda residencia, sino esa doble residencia que está siendo ya; es decir, personas que viven en otros lugares, pero que viven además en la Costa del Sol, que parten la semana y que empiezan a disfrutar y a ser residentes permanentes, esperando un nivel de dotación y un nivel de servicios que no se compadece con una filosofía de ciudades turísticas como sumas de urbanizaciones para estar un poquito de tiempo, sino que necesitan equipamientos educativos, sanitarios, por no contar, por supuesto, con que sea la zona de mayor oportunidad de cara al futuro para esas grandes áreas de oportunidad que en el propio Plan Subregional se definirá cuáles son, de qué tipo y hacia dónde van orientadas, para potenciar toda su creatividad y oportunidad en el conjunto de un continente como el nuestro, en el que hay un alto nivel de vida. Y no le quepa la menor duda de que la Costa del Sol se tiene que reafirmar como un lugar de residencia permanente para aquellos que dirigen y gobiernan la nueva economía, y que es posible hacerlo desde un sitio inmejorable, con una calidad de vida inmejorable. Pero para eso también necesitan los mejores servicios, equiparables a los de cualquier gran ciudad de la Unión Europea.

Muchas gracias.

Debate agrupado de las Comparecencias 7-05/APC-000153, 7-05/APC-000187 y 7-05/APC-000197, de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, sobre la situación actual del proyecto de creación y puesta en marcha de la zona de actividades logísticas del Campo de Gibraltar (Cádiz), de su importante retraso y su repercusión en la actividad del puerto de la bahía de Algeciras (Cádiz).

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señora Consejera.

Pasamos al tercer punto del orden del día, el debate agrupado de la solicitud de comparecencia de la excelentísima señora Consejera de Obras Públicas, a fin de informar sobre la situación actual del proyecto de creación y ejecución de la zona de actividades logísticas del Campo de Gibraltar, que ha sido propuesta por los cuatro Grupos presentes en esta Cámara.

Tiene la palabra la excelentísima señora Consejera.

La señora CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Señorías, gracias.

Inicio este tercer punto del orden del día en relación con la zona de actividades logísticas del Campo de Gibraltar. Como saben, la Junta de Andalucía está apostando decididamente por el desarrollo integral del transporte de mercancías, mediante la creación de una red de plataformas logísticas en el interior de la Comunidad Autónoma. Se trata de potenciar lo que es nuestro litoral, con ocho puertos de interés del Estado, que significa más del 30% de lo que es el potencial de puertos de todo el Estado español. Tenemos, además, nueve centros de interés, de importancia y relevancia territorial, donde confluyen el conjunto de redes de transportes, configurándolos como una red de grandes nodos de transporte que es necesario potenciar.

Recordarles, señorías, que la Ley de Puertos del Estado de 1998 otorga a la Junta de Andalucía una clara competencia en materia portuaria, y que la ley aprobada por este Parlamento en 2001, sobre áreas de transporte de mercancías, regula, precisamente, la configuración de las áreas logísticas de apoyo a los puertos andaluces.

La Unión Europea —como saben sus señorías— ha apostado insistir en el Libro Blanco del Transporte, que fue objeto también de análisis en esta Comisión y aprobado por la misma el 11 de septiembre de 2001, en la necesidad de potenciar el transporte marítimo para hacer cada vez más sostenible el movimiento de mercancías, y apuesta por las autopistas del mar y las infraestructuras necesarias para llevarlas a cabo.

Es en este contexto en el que la Junta de Andalucía tiene en marcha ahora mismo el desarrollo de estas áreas —como le he dicho— en torno a los ocho puertos y a todos los nudos y ámbitos regionales, con un proyecto de 12 millones de metros cuadrados, es decir, alrededor de un millón de metros cuadrados por cada zona portuaria o centro de interés regional.

Voy a ceñirme específicamente a la ZAL del Campo de Gibraltar, recordándoles los datos básicos del puerto, de los que creo que no hace falta. El puerto de Algeciras ha incrementado su peso en el conjunto del sistema portuario del Estado en un 35%, desde el año 1998 hasta aquí, e implica la importancia de desarrollar en su entorno una zona de actividades logísticas. Hay una previsión, en los próximos veinte años, de

aumentar el tráfico de mercancías a 120 millones de toneladas y a más de seis millones de contenedores estandarizados. Pero, sin embargo —como saben—, hay una deficiencia en cuanto infraestructura terrestre, que impide que este potente sistema de transporte y de actividad económica deje y consigamos un mayor valor añadido para nuestra Comunidad.

Hemos de favorecer la ruptura de carga, y para eso es imprescindible el conjunto de infraestructuras logísticas de apoyo al puerto, y, por supuesto, el desarrollo de todas las comunicaciones terrestres para romper el aislamiento del puerto en relación con el resto de la Península.

Para las ferroviarias, saben ustedes cuáles son las prioridades, defendidas tanto por el Parlamento Europeo —en contra del principio de Consejo de Europeo—, como por la Junta de Andalucía y por el actual Gobierno de la Nación, de desarrollar el eje ferroviario Algeciras-Madrid-París, y, asimismo, pues, el desarrollo del conjunto de actuaciones viarias para facilitar la mejor comunicación del puerto. Y entiendo que la puesta en servicio de la autovía Jerez-Los Barrios, por parte de la Junta de Andalucía, favorecerá esas comunicaciones terrestres tan importantes.

La ZAL de Algeciras se formaliza, en cuanto a su aprobación, con la propia Ley de Áreas de Transportes, aprobada por este Parlamento —a la que antes he hecho referencia—. Y, a partir de ahí, se trabaja en paralelo en cuatro ámbitos diferentes: primero, en la adquisición de los terrenos; en segundo lugar, el Plan Funcional de la ZAL; en tercer lugar, el desarrollo del Planeamiento Urbanístico, porque no teníamos el instrumento al que he hecho referencia en el primer punto del orden del día; y la constitución de la sociedad para su puesta en funcionamiento.

En el año 2000 —voy a ir refiriéndome a cada uno de estos cuatro puntos—, la adquisición de terrenos. En la adquisición de terrenos, le recuerdo, en el año 2000 se elaboró un estudio denominado del desarrollo de la zona de actividad logística de la bahía de Algeciras, que establecía unas características y criterios para la localización de la misma. Básicamente, se preocupaba por que hubiese una interrelación con la terminal de transporte portuario y ferroviario y esa accesibilidad de distintos modos de transporte; que tuviese accesibilidad de servicios básicos como agua, luz o saneamiento, que, además, pudiese o pudiéramos disponer de una superficie de al menos cien hectáreas y posible ampliación. A partir de estas conclusiones... Bueno, hay otras muchas determinaciones, pero he resaltado las que creo más importantes. A partir de estas conclusiones y de estos requisitos, hemos concretado los siguientes ámbitos en cuanto a terrenos. Como saben, en primer lugar, el área de El Fresno, que tiene 40 hectáreas, está el término municipal de Los Barrios y la ubicación es perfectamente idónea al estar vinculada a la interconexión de la Jerez-Los Barrios con la Nacional 340, cuyo nudo de conexión está haciendo ahora mismo el Gobierno de la Nación.

Además, una zona de 124 hectáreas de terreno, al lado de la estación de ferrocarril del municipio de

San Roque, y una zona de 130 hectáreas en el área de Guadarranque, en el término municipal de Los Barrios, de la que mantiene este Ayuntamiento su titularidad. Los anteriores son de titularidad de EPSA, de Empresa Pública del Suelo, la Empresa Pública de Puertos, y la Autoridad Portuaria y los Ayuntamientos. Esto es en cuanto a la situación de los suelos.

En cuanto a la planificación funcional, decirles que la planificación funcional de la ZAL sigue trabajando desde principios de 2002, en el momento en el que tenemos ya la localización de los terrenos; el documento de avance se ha sometido ya a la consideración de la Comisión de Redacción, y está previsto que se apruebe a mediados del mes de abril; es decir, en próximos días podemos contar ya con ese documento para poder iniciar la tramitación definitiva de dicho plan.

En cuanto al tema del desarrollo del planeamiento urbanístico, he de decirles que, a partir de 2001, y una vez identificados los terrenos, comenzamos lo que es toda la tramitación urbanística, porque, les insisto, no contábamos con el instrumento con el que estaba..., se refería la Ley de Acompañamiento a la que he hecho referencia en el primer punto del orden del día, y empezamos lo que es la tramitación a través de las modificaciones puntuales de los planteamientos urbanísticos de cada Ayuntamiento. Recordarles que empezamos en 2001 en el término de San Roque. Bueno, pues, saben ustedes la configuración que existía en el Ayuntamiento hasta las últimas elecciones..., bueno, prácticamente estuvo paralizado el expediente; gracias al nuevo equipo de Gobierno que sale de las últimas elecciones del año 2003 es posible acelerar todo lo que es el trámite urbanístico, y les puedo decir que el 2 de febrero de 2005 se publica el acuerdo del Ayuntamiento de San Roque, que aprueba, hace la aprobación inicial —y saben ustedes qué significa aprobación inicial— del Plan General de Ordenación Urbana de la Ciudad para la implantación de la ZAL. Con posterioridad vendrá la aprobación provisional y la definitiva, con lo cual, bueno, pues a la tramitación urbanística aún creo yo que le faltan algunos meses.

En cuanto al municipio de Los Barrios, el 5 de marzo de 2004 se aprobó definitivamente el plan parcial, que desarrolla la ordenación del sector de El Fresno, junto al proyecto de urbanización. Se ha aprobado inicialmente la revisión del Plan General de Ordenación Urbana que mantiene la ordenación de El Fresno. Y el 10 de febrero de 2005 la Empresa Pública de Puertos de Andalucía ha adjudicado la redacción del Plan Especial de Reserva de los Terrenos del área del Guadarranque. Por tanto, digamos que todo el trámite urbanístico de modificación de los planeamientos municipales está en curso, a partir de 2001. Estamos en 2005 y todavía quedará un año y pico para terminar todas esas modificaciones.

En cuanto a la constitución de la sociedad, pues en 2001 se iniciaron las negociaciones interadministrativas con Puertos del Estado y los Ayuntamientos para la constitución de una sociedad, que se creó el 28 de julio de 2004, en la que participan la Empresa Pública

de Puertos, con un 40%; la Autoridad Portuaria, con un 40%; Instituto de Fomento de Andalucía, un 5%; Zona Franca, 5%; Ayuntamiento de Los Barrios, 5%, y Ayuntamiento de San Roque, 5%. Prácticamente esto se consigue al final de la anterior legislatura, y no les quiero, pues contar con gran alegría, después de prácticamente una legislatura de trabajo, para convencer a todas las Administraciones y poder, finalmente, crear esta sociedad.

Finalmente, los datos que les puedo decir, más recientes, es que la Empresa Pública de Puertos ya tiene..., tiene en curso la redacción del plan de desarrollo del proyecto de urbanización del área del Guadarranque, que está en marcha la asistencia técnica para la redacción del proyecto de edificios de servicios del área de El Fresno, y también el estudio de demanda y plan comercial de la ZAL. En cuanto a las previsiones inmediatas, pues a finales de 2005 finalizarán las obras de movimiento en El Fresno y comenzarán las obras de urbanización; tenemos previsto, además, en el último trimestre de 2006, debido a que hay que esperar a que esté el planeamiento urbanístico adecuado, pues la licitación de las obras del Guadarranque; es decir, que mi previsión es que podamos tener en marcha la ZAL en su primera fase a finales de 2007, si todo va bien, y, digamos, que una segunda fase con toda la adecuación del planeamiento urbanístico a final de legislatura o principios de la siguiente.

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señora Consejera.

Pasamos al turno de posicionamiento de los Grupos.

Tiene, para comenzar, la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Izquierda Unida, el señor García Rodríguez.

Tiene usted la palabra.

El señor GARCÍA RODRÍGUEZ

—Sí. Gracias, señora Presidenta.

Señora Consejera, voy a empezar mi intervención un poco casi como usted la empezó, en relación a la justificación de esta ZAL por las constatadas deficiencias en transporte terrestre, que, de alguna manera, están limitando, están coartando las potencialidades de desarrollo que tienen el puerto de Algeciras y la zona, en términos generales, ¿no?

Al hilo de esto permítame que le recuerde el poco interés que se están tomando el Partido Socialista, su Gobierno y el Gobierno central en algo que también tiene que ver con esto, como es el enlace ferroviario de las dos bahías, y en algo, como es el enlace fijo a través del Estrecho, cuya presencia en las alegaciones del Gobierno de la Junta al Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes puede calificarse de casi simbólica, por no decir *light* o licuada.

Bien, en este sentido, y con referencia al tema que nos trae, lamentar, ante todo, pues la tardanza y la lentitud con que se está desarrollando esta ZAL, bueno, desde su comienzo, que cabe hablar del año 2000, o quizás del año 2001, a partir de la Orden de 3 de diciembre; pero resulta realmente lamentable que el 21 de junio de 2002 se haya constituido la sociedad gestora y que, bueno, a estas alturas todavía no se haya hecho prácticamente nada. Resulta demasiado cómodo el descargar un poco las culpas sobre los Ayuntamientos, con independencia de que pueda tener una parte de razón, pero sin olvidar también, que la Junta de Andalucía disponía ya, a través de la LOT y a través de la LOGUA, sin necesidad del cambio introducido por la Ley de Acompañamiento, de mecanismos suficientes para haber, mediante la declaración de interés público —lo tengo en la pantalla del ordenador, en la LOT—, para haber desarrollado esta planificación necesaria y para haber llevado a cabo adelante estas actuaciones. Actuaciones que en este momento, bueno, pues están en una fase mera y puramente inicial. Tenemos una resolución de 14 de marzo, por la que se anuncia la contratación de consultoría y asistencia para la redacción del Plan Urbanístico de Desarrollo del proyecto de urbanización de la zona de actividades logísticas en el sector de Guadarranque; tenemos también otro concurso anunciado, publicado en BOJA el 23 de marzo de 2005, o sea, hace prácticamente nada, para consultoría y asistencia en relación del Plan Urbanístico, este al que me he referido anteriormente, y tenemos también, por ejemplo, pues otra licitación anunciada, de fecha 1 de abril, donde se está hablando de redacción de proyecto, dirección facultativa del edificio de atención de prestación de servicios en la ZAL del Campo de Gibraltar.

Estamos hablando, por tanto, de fases muy iniciales, que se nos antojan absolutamente insuficientes, insuficientes en su rapidez para el desarrollo de algo que, efectivamente, debería contribuir o haber contribuido a dinamizar económicamente la comarca del Campo de Gibraltar y, por ende, a través de la A-381 y a través de ese hipotético enlace ferroviario, el conjunto de la provincia de la bahía de Cádiz.

Esto es lo que ha llevado —y lo he podido comprobar estos días, en mi estancia en la comarca— a una escepticismo notable, por lo menos entre la población, en relación con ZAL, en relación con la Zona de Actividades Logísticas; un escepticismo que, realmente, se va extendiendo y que deberían ustedes tomarse como un reto el destruirlo, para que realmente sea creíble esta actuación y para que realmente suponga lo que está previsto.

En resumen, entendemos que hasta ahora se ha hecho muy poco, pero no vemos en las últimas actuaciones de la Junta de Andalucía un intento de acelerar el desarrollo de esta ZAL, que en su principio se anunció con grandes alharacas, pero que, insistimos, se está quedando en agua de borrajas y en algo poco creíble.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señor García Rodríguez.

A continuación tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, el señor Ramos Aznar.

Su señoría tiene la palabra.

El señor RAMOS AZNAR

—Gracias, señora Presidenta.

Yo, si hay algo que me moleste como campo-gibraltareño, señora Consejera, es que me hablen, desde hace veinte, treinta años, de las enormes potencialidades del Campo de Gibraltar, porque es que a todos se nos llena la boca hablando de las potencialidades del Campo de Gibraltar; hablando, sin duda, de la Joya de la Corona, que es el puerto de la autoridad bahía de Algeciras que, desde luego, yo creo que nadie discute que está en condiciones no de crear un espacio de actividad económica, y, por supuesto, y como consecuencia de ello, de desarrollo para los habitantes del Campo de Gibraltar, sino que yo creo que, en un efecto de solidaridad, desde luego, el Campo de Gibraltar, a través de fundamentalmente sus instalaciones portuarias, está en condiciones de irradiar riqueza más allá de lo que es el ámbito geográfico de la comarca del Campo de Gibraltar. Por eso le decía que es que yo estoy harto ya de, cuando intervenciones mías propias o intervenciones de otra serie de compañeros, de otra serie de formaciones políticas o agentes sociales y económicos, todos hablan de las enormes potencialidades del Campo de Gibraltar.

Yo creo que las enormes potencialidades tienen que quedarse ya a un margen y hablar de plasmaciones concretas, y, evidentemente, hoy en día hay una condición sine qua non: no cabe hablar de progreso, no cabe hablar de desarrollo, diría más, yo creo que progreso y desarrollo son sinónimo hoy en día de infraestructuras, y todos sabemos que, sin duda, el condicionante que ha estrangulado esas capacidades de irradiación de riqueza, más allá, repito, del propio Campo de Gibraltar, produciendo un *interland* económico consecuencia del puerto de la bahía de Algeciras en el resto del territorio de la provincia, y yo diría que hasta en parte del territorio andaluz, sin duda, se queda condicionado como consecuencia de sus carencias en materia de infraestructuras. Y, evidentemente, se ha avanzado también en materia de infraestructuras, pero, en cualquier caso, no se ha avanzado, desde luego, con la velocidad de cruce suficiente.

Hoy en día, ya prácticamente es una realidad, salvo el tramo cero, la Jerez-Los Barrios. Es cierto que se está trabajando en los tramos de la carretera Nacional 340 entre Chiclana y Vejer, está en estudio informativo el Vejer-Tarifa-Algeciras; pero no es menos cierto, no es menos cierto, que hay que seguir incidiendo en esas comunicaciones, muy especialmente en este momento en el ámbito ferroviario, a través de lo que

tiene que ser el eje transeuropeo para la comunicación, y fundamentalmente de transporte de mercancías a través de esa salida directa férrea desde el Campo de Gibraltar, y, como decía el señor García —y yo espero que la Junta lo haya planteado en el ámbito de sus alegaciones al Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes 2005-2020 de la Junta de Andalucía—, la inclusión también de un eje que, evidentemente, consagraría el espacio portuario de mayor dimensión e importancia, no solamente de Andalucía, sino de España, que sería la conjunción, a través de unas vías modernas ferroviarias, de los puertos de las bahías de Cádiz y Algeciras. Y, evidentemente, una parte importante de ese fenómeno de desarrollo, que, vuelvo a repetir, a mí me cansa hablar de potencialidades y que ya debemos hablar de plasmaciones concretas, sin duda lo compone la zona de actividades logísticas del Campo de Gibraltar.

Y yo en este caso, señora Consejera, y, desde luego, con el máximo respeto que usted me merece, que sabe que es mucho, por otro lado, decirle que yo creo, sinceramente, que vamos con retraso en este tema. Es más, usted hoy plantea que hay dos Ayuntamientos, que uno es más bueno, que el otro es más malo... No lo ha citado, pero quiero pensar que el bueno es el de Los Barrios y el que era menos bueno, que ahora también es bueno ya, es el de San Roque.

Yo creo que las competencias plenas en esta materia —se lo decía por aquello de los retrasos en la formulación del planeamiento urbanístico de San Roque—, yo creo que hay una máxima autoridad en materia de transportes, que es usted, señora Consejera, y le digo más, le digo más: yo creo que usted —si no usted, sus propios asesores— tiene que haber consultado antes de la comparecencia intervenciones suyas anteriores también hablando de la ZAL. Usted ha cambiado en cierta manera el discurso que ha mantenido, porque usted ha confesado —y eso le honró, dicho sea..., a usted le honró— que usted se hacía responsable de la falta de ritmo en relación a la zona de actividades logísticas del Campo de Gibraltar. Por tanto, sea usted consecuente con eso que usted dijo en una intervención anterior y siga usted manteniéndolo en ésta. Porque no se trata de tirarnos reproches, por decirlo de alguna suave. Yo creo que hay un interés general, que es el interés general de Andalucía, el interés general del Campo de Gibraltar, y, sinceramente, ése es el que a mí me ha motivado a pedir su comparecencia para saber cómo va un tema que, sin duda, es fundamental. Y es fundamental por muchas razones y algo que a mí me empieza a preocupar, que yo estoy convencido que a usted, en el conocimiento exhaustivo que le supongo que tiene en la materia también le tiene que preocupar, que, sin duda, es el fenómeno incipiente de los problemas de posible competitividad que puede encontrarse el puerto de la bahía de Algeciras.

Sabe usted —yo sé que usted lo sabe, y usted sabe que yo también lo sé— que hay un puerto a nueve millas náuticas de Algeciras que va a ser ple-

namente operativo en 2007, el llamado superpuerto de Tánger; sabe usted que el puerto de la bahía de Algeciras tiene un punto débil: el punto débil es su monocultivo industrial. Usted y yo sabemos que la concesión de terrenos de esa enorme zona de actividades logísticas portuarias que se está haciendo en Tánger, que, al margen del puerto, contempla 280 hectáreas de implantación de transportes adyacentes al superpuerto de Tánger se plantean, ni más ni menos, unas obras de infraestructuras bestiales que se están acometiendo, dos vías de penetración de transporte por carretera directa al eje, al corazón de Marruecos, y, por otro lado, una conexión férrea no menos importante también. Por tanto, vamos a tener un elemento de competitividad muy importante, al que, sin duda, tenemos que prestarle mucha atención.

Y por eso le decía que tenemos que estar muy encima del tema, porque, evidentemente, la Joya de la Corona tiene que seguir siendo la Joya de la Corona en función de los intereses generales de Andalucía —ya no le hablo ni los de mi comarca—, y, evidentemente, hay que estar muy atentos a ese fenómeno de competitividad, y por eso hay que dotar al puerto de la bahía de Algeciras de todos los elementos que le permitan hacer de ella un territorio atractivo donde puedan implantarse actividades productivas, y sabe usted perfectamente que la zona de actividades logísticas es esencial. Ya hoy en día hay determinadas señales de alarma en relación a un fenómeno incipiente, que Dios quiera que no se produzca, y, si se produjera, sería, evidentemente, por decisión de los empresarios, pero también posiblemente con parte de culpa nuestra, señora Consejera, por no haber sabido afrontar los retos con la prontitud y la agilidad que se refiere, que es el fenómeno de la deslocalización empresarial, y usted y yo sabemos —aunque esto no hay que hacerlo o publicitarlo más de la cuenta— que, en las concesiones de terrenos de ese puerto al que me refería, de Tánger, pues, ni más ni menos, la principal adjudicataria en la concesionaria es, precisamente, la empresa líder en el tráfico de contenedores, que es Lammers, que en Algeciras ni más ni menos, pues emplea directamente a 2.785 personas. Imagínese usted lo que sería para la actividad del puerto de la bahía de Algeciras, pues, evidentemente, que se produjera esa deslocalización y que, total o parcialmente, parte de la actividad, hoy monocultivo industrial del puerto de la bahía de Algeciras, se fuese al puerto de Tánger.

Por eso es mi intención, y era la intención de mi Grupo y la mía personal, pues, evidentemente, plantearle esta comparecencia a efectos de que lo que tiene que ser el desarrollo logístico de infraestructuras —voy acabando, señora Presidenta— de lo que tiene que ser esa área del Campo de Gibraltar tiene que acometerse con toda rapidez. Y decía el señor García —y yo también lo sé— los pasos que se están dando, que aparece en la página de la Empresa Pública de Puertos de Andalucía, en relación a las contrataciones de los tres proyectos que actualmente tiene sometidos a publicación y a proceso de licitación la

Empresa Pública de Puertos. Se trata de agilizar, en la medida de lo posible, evidentemente, cumpliendo todo lo preceptuado y todas las vinculaciones que son inherentes a una tramitación en cuanto a los preceptos legales que hay que cumplir; pero, en cualquier caso, y concretamente con respecto al proyecto del plan urbanístico de desarrollo y del proyecto de urbanización de la zona de actividades logísticas del Campo de Gibraltar en Guadarranque, si la publicación es de 23 de marzo de este año, la apertura es el 13 de mayo de 2005 y el plazo de redacción para ese proyecto básico, que es el que va a amparar las construcciones posteriores, es de 18 meses, señora Consejera, es evidente que nos estamos situando irremediablemente, irremediablemente, a caballo entre finales de 2007 y 2008.

Yo lo que le pediría es que se agilizaran, con todos los procedimientos que estén a su alcance, que alguno tendrá, pues, evidentemente, lo que tienen que ser la tramitación y la formulación de todos los instrumentos preceptivos a efectos de que el inicio de esas obras, al menos —es evidente que no va a poder ser en 2007—, al menos se pudiese iniciar en 2007 o a principios de 2008. Son exactamente las mismas cifras que usted ha dado que las que yo tenía, porque se trata de una simple operación aritmética; es decir, dónde estoy, qué me hace falta, qué plazos tengo, cuándo puedo iniciarlo. De lo que se trata, en definitiva, señora Consejera, es de que no nos quedemos en el deseo, no nos quedemos en el deseo, estemos atentos al tema permanentemente, y, desde luego, que esos plazos se cumplan, pero sin más dilaciones, y consiguientemente dotemos al Campo de Gibraltar, y fundamentalmente a su futuro, pues de esa zona de actividades logísticas, que, sin duda, es determinante para el progreso y desarrollo —repito, insisto— no solamente de la comarca, sino de gran parte del territorio de la provincia de Cádiz.

Muchísimas gracias, señora Presidenta.

La señora PRESIDENTA

—Muchísimas gracias, señor Ramos Aznar. Damos la palabra a la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, la señora Cuenca. Señoría, tiene usted la palabra.

La señora CUENCA CABEZA

—Gracias, señora Presidenta. Buenas tardes, señora Consejera. Señorías.

Como ya han recalcado los que me han precedido en el uso de la palabra, el puerto de Algeciras es uno de los puertos más importantes y con mayor crecimiento en los últimos 10 años. Por su posición estratégica, une con sus líneas intercontinentales a Europa, América, Extremo Oriente, además de ser el paso natural entra la Unión Europea y El Magreb. En este puerto están asentadas las principales

navieras del mundo que poseen servicios en el Mediterráneo.

Por este motivo, y para que el puerto de Algeciras lidere como puerto, se ha puesto en servicio la ZAL del Campo de Gibraltar. Esta zona de actividades logísticas vendrá a convertirse en una plataforma de distribución para Andalucía, España, Europa y el norte de África. Para superar las carencias existentes en el puerto de Algeciras, a partir de los años noventa se comienza a trabajar en diversas líneas, como son el mantenimiento del nivel inversor en las infraestructuras portuarias, también en la mejora de sus conexiones terrestres, destacando la construcción de la A-381, la Jerez-Los Barrios, por parte de la Junta de Andalucía. A éste se une la necesidad de mejorar la línea Algeciras-Bobadilla, como pilar fundamental para la creación de la zona de actividades logísticas del Campo de Gibraltar.

Es en el año 1998 cuando la Junta de Andalucía asume más participación en este proyecto por medio de las facultades que le atribuye la modificación de la Ley de Puertos del Estado. Asimismo, el impulso definitivo de la ZAL viene dado por la aprobación de la Ley 5/2001, del área de transporte de mercancías de la Comunidad Autónoma, donde manifiesta que la ZAL del Campo de Gibraltar es una actuación de interés autonómico. Previamente se realizó un estudio entre los diferentes municipios, como ya ha recalcado la señora Consejera, entre los diferentes municipios de la comarca del Campo de Gibraltar para determinar el espacio que ocuparía la Zona de Actividades Logísticas.

Como todos conocen, señorías, la ZAL del Campo de Gibraltar está ubicada entre la Estación de San Roque —mi pueblo— y Los Barrios, por ser un punto equidistante entre los pueblos de la comarca y de fácil conexión de carreteras y ferrocarriles. Por eso no entiendo el escepticismo que manifiesta el portavoz de Izquierda Unida, del Grupo de Izquierda Unida, que mantiene la población, cuando yo, que pertenezco al pueblo de San Roque, le puedo decir al portavoz de Izquierda Unida que los ciudadanos del Campo de Gibraltar están ilusionados con el proyecto de la zona de actividades logísticas del Campo de Gibraltar; por tanto, hay dos versiones en este sentido.

En este proyecto también han tenido mucho que decir los Ayuntamientos afectados por el desarrollo de las zonas de actividades logísticas, los cuales han tenido que realizar, como decía también la Consejera, modificaciones puntuales en sus planes de ordenaciones urbanas. Ante la necesidad de abordar diversos trabajos de estudio y de redacción de proyectos, se constituye la sociedad gestora de la ZAL, donde la Consejera ya ha expresado cómo estaba repartida por acciones cada una de las participaciones que hay dentro de la zona de actividades logísticas.

El 23 de marzo de 2003 se publica en BOJA, en el *Boletín Oficial de la Junta de Andalucía*, la contratación de la asistencia técnica para el proyecto de urbanización del área del Guadarranque, en San Roque, y, recientemente, el 1 de abril de este año, se ha publicado

el concurso para la redacción del proyecto de este edificio, del edificio de El Fresno en Los Barrios. Por este motivo, desde el Grupo Parlamentario Socialista, felicitamos a la señora Consejera por el esfuerzo que se está realizando por parte de su Consejería, y a la vez le solicitamos un especial interés ante los proyectos externos que están íntimamente vinculados con este proyecto, con el proyecto de la ZAL. Y me estoy refiriendo concretamente al encauzamiento del Guadarranque, río que delimita el término municipal de Los Barrios y el de San Roque, y a la mejora de la A-369 y su variante en la Estación de San Roque. Estos proyectos supondrán la solución de dos grandes problemas que posee la barriada de la Estación de San Roque: el problema de inundabilidad del río Guadarranque y la eliminación de pasos de mercancías peligrosas por la A-369, la cual divide una población de 2.500 habitantes, y también la supresión de los pasos a nivel que afectan a esta carretera. Todo este desarrollo pretende aprovechar las sinergias del puerto para favorecer el desarrollo económico y la creación de empleo, puesto que la ZAL se configura como un escenario de servicios de transportes, de almacenaje, de tránsito, de intercambio, manipulación y transformación de mercancías.

Señorías, la ZAL del Campo de Gibraltar fortalecerá el puerto de Algeciras, siendo más competitivo para hacer frente a las competencias de otras instalaciones portuarias cercanas, como son Gibraltar y Tánger, que difícilmente podrán disponer del mismo servicio por carecer de suelo y de comunicaciones con otros territorios.

Desde el Grupo Parlamentario Socialista reconocemos que los calendarios de ejecución del proyecto han sido dilatados. En primer lugar porque ha habido que unificar diferentes voluntades políticas, económicas, sociales y técnicas, hasta alcanzar un consenso. Y en este sentido también me quería referir a las palabras del portavoz del Grupo Parlamentario Popular, que dice que no sabe si los buenos son los de San Roque, los Concejales o el equipo de gobierno de San Roque, o el equipo de gobierno de Los Barrios. En este sentido, yo le puedo decir que soy concejal del Ayuntamiento de Los Barrios desde el año 1999, y durante el mandato del Gobierno del Partido Popular, que además tenía en sus filas a todos los componentes de las listas del GIL, del Grupo Independiente Liberal, sufrió un parón de tres años este proyecto.

En segundo lugar, también ha habido que vincular la vinculación de la ZAL a la red de comunicaciones de la comarca. En este sentido, la Junta de Andalucía ha hecho un importante esfuerzo con la construcción de la A-381, como ya ha mencionado la propia Consejera, y en este momento, tras la llegada del PSOE al Gobierno central, la 340, el desdoble entre Vejer y San Roque, se encuentra en fase de concurso, de estudio informativo, para la redacción del proyecto; proyecto que lleva ocho años, los mismos que gobernó el Partido Popular, durmiendo el sueño de los justos.

Por esto, señorías, el Grupo Parlamentario Socialista entiende que esta iniciativa y el discurso político

del PP carecen de credibilidad política, porque ustedes no han hecho otra cosa que poner pegas, dificultar la consolidación de un proyecto estratégico de vital importancia para todos los campogibraltareños.

Nosotros, señora Consejera, consideramos que debe existir un consenso básico para este macroproyecto comarcal, y animamos al PP a que arrime el hombro y que ayude a que este proyecto sea una realidad lo antes posible.

Y como el portavoz del Grupo Popular no estaba en la sala en estos momentos, voy a repetirle que no me refiero ni a los buenos ni a los malos, sino decirle que, desde que gobernó el Partido Popular en San Roque, Partido Popular que asumió en sus filas a los representantes del Grupo Independiente Liberal, del GIL, sufrió un parón este proyecto, el proyecto de la ZAL, por parte de las gestiones que tenía que realizar el equipo de gobierno en aquellos momentos.

Nada más y muchas gracias.

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señora Cuenca Cabeza.

Pues, para concluir, tiene la palabra la excelentísima señora Consejera.

Señora Consejera.

La señora CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Bueno. Muchísimas gracias, señorías, por todas sus aportaciones.

Y partiendo de la base de que entiendo que estamos todos, en este caso, en el mismo barco, o viendo las necesidades del mismo puerto desde la misma perspectiva, es decir, desde la perspectiva de un gran puerto del Campo de Gibraltar, un gran puerto para Andalucía, un gran puerto para España, pero, sobre todo, un gran puerto de ámbito europeo.

Un gran puerto de ámbito europeo. Y aquí quiero hacerles una reflexión, que entiendo que, cuando el señor Ramos Aznar habla de la competitividad, porque un puerto tiene que ser competitivo, y eso es un tema que se acepta, el problema es cuando se reciben ayudas o, todo lo contrario, se favorece al contrario en el campo de la competitividad.

Decirle, simplemente —y eso él lo recordará—, que, en la última legislatura en que estaba el Ministro Cascos, que fue Vicepresidente de la primera legislatura del Partido Popular, y que como Vicepresidente, pues apoyó el plan del Presidente de la Junta de Andalucía para ese desarrollo armónico del Campo de Gibraltar, es decir, como Vicepresidente del Gobierno primero del señor Aznar le pareció muy bien. Cuando fue Ministro de Fomento, pues la verdad es que se olvidó completamente del Campo de Gibraltar. Bueno, yo creo que no lo pisó ni siquiera, el principal puerto de España no lo pisó. Qué pena. Bueno.

Decirle, además, pues que en el Consejo lo pisó cuando había un problema de unas gabarras y tuvo que ir a una gabarra, no al puerto, no a ver los problemas del puerto. Efectivamente, señorías, fue un día con aquellos problemas de la gabarra, y fue y pasó por la gabarra, pero no por el puerto, no por el puerto. No, era un tema de gabarra, no era un tema del puerto.

Y no solamente eso, sino que, además, yo creo que el puerto de Algeciras tiene un componente de puerto europeo que no se puede olvidar. Y quiero recordar, pues la mala noticia que supuso el Consejo Europeo, en el mes de diciembre de 2003, en el que se aprueban, digamos, las infraestructuras, a partir —recordará su señoría— del Informe Van Mier, toda la iniciativa de crecimiento y todas las infraestructuras de ámbito y de interés europeo, pues, curiosamente, el Gobierno de la Nación, en aquel momento aprueba, en el Consejo Europeo, la comunicación ferroviaria del puerto de Sines, Sines-Madrid-París, y, a pesar de toda la presión que hubo por parte de la Junta de Andalucía, en la única entrevista que tuvo el Presidente con el Ministro para hablar del tema de infraestructuras —no tuvo tiempo en cuatro años de atenderlo nada más que una vez—, pues el Presidente de la Junta le insistió en la importancia de que el Consejo Europeo apostara por Algeciras.

Bien, pues no salió en el Consejo Europeo, que sabe que es donde están los Jefes de Estado y de Gobierno, donde están los Gobiernos; pero el Grupo Socialista, en el Parlamento Europeo, en el mes de abril siguiente, pues lo incorporó, lo incorporó como proyecto europeo, la comunicación ferroviaria, y no solamente fue así, sino que, además, como sabe, como es un tema de codecisión, pues a través de la iniciativa del Grupo Socialista Europeo fue posible incorporar la importancia estratégica del puerto de Algeciras para que también se viese como una infraestructura europea, europea, de alcance europeo, y que tuviese..., yo no digo mejores condiciones, pero, por lo menos, las mismas condiciones de competitividad que Lisboa, Valencia u otros puertos, como le digo, a pesar de la posición del Gobierno de la Nación en aquel momento en relación con el tema.

Bien, yo creo que cualquier otro día podemos hablar del conjunto de infraestructuras, de cuáles han sido las alegaciones de la Junta de Andalucía, que han sido el producto y el resultado de la Mesa de Concertación Social, y han sido, pues, en esa concertación social, las que han determinado qué era lo prioritario. Lo que prioriza las alegaciones de la Junta de Andalucía en este tema, de acuerdo con los interlocutores sociales, precisamente es la comunicación del puerto de Algeciras a través de Bobadilla, Madrid, para comunicar con el eje Sines-Madrid-París. Esto es lo que se hace e, incluso, incluso, le puedo decir que la patronal hablaba de la participación de la iniciativa privada en el desarrollo de esta infraestructura, partiendo, pues de lo que es la nueva legislación de división en relación con infraestructuras y gestión de la infraestructura ferroviaria, la posibilidad de que,

precisamente, ésta sea una de las infraestructuras a ser objeto de participación de la iniciativa privada en su desarrollo.

También quería comentarles que hay otros proyectos importantísimos, que también se recogen en las alegaciones, como la comunicación con el norte de África, la de las dos bahías, la comunicación de todo el cierre del corredor ferroviario del Mediterráneo hasta llegar a Cádiz, y que también en esta infraestructura hay una propuesta por parte del sector empresarial de ver su viabilidad.

También comentarles que el Banco Europeo de Inversiones ha iniciado ya estudios prospectivos de la comunicación de los dos continentes a través del estrecho de Gibraltar. Pero, en fin, éstos son temas que creo que otro día, para no comer más tiempo, porque yo espero que podamos por fin ver el tema del metro de Sevilla, que también, seguro, es de su interés, no vamos a entrar en todo el tema de infraestructuras en general, porque creo que es muy interesante y podemos realizarlo en otro momento.

Hablando específicamente de la ZAL, señorías, yo asumo la responsabilidad del impulso de la ZAL. Y perdonenme, que quizás no he podido remediar, y a veces las explicaciones también vienen en función del orden del día. Es decir, cuando se pone en cuestión el procedimiento de interés autonómico en el primer orden del día, en el primer punto, pues es inevitable que yo diga qué dificultades tengo para un proyecto de estas características, que necesariamente debería haber sido de interés autonómico, lleva consigo el tener que pasar por la modificación puntual de cada planeamiento urbanístico de cada Ayuntamiento. Disculpenme, porque quizás he mezclado un punto con otro, así que asumo la responsabilidad del impulso; pero que no les queda duda de que hay bastante dificultad administrativa, y eso es, simplemente, lo que he tratado de poner sobre la mesa. Y que, aunque ustedes lo vean como puntos separados, la Administración que tiene que actuar, o estamos o se le da la competencia, se le da la atribución, o no se le da, pero no se le puede, al mismo tiempo, pedir que vaya muy rápida y no darle los instrumentos, sino exigirle que lleve todo el procedimiento de modificación, que hay que tener un acuerdo con el Ayuntamiento, y es el Ayuntamiento respectivo el que debe hacerlo con la legislación actualmente vigente.

Señoría, señor Ramos Aznar, le tranquilizo: son tres suelos diferentes con una dinámica diferente. El Fresno estaba muchísimo más avanzado. Yo espero que en 2007 podamos poner en funcionamiento la primera parte de la ZAL; la segunda es la de San Roque, que también va avanzada, y por último, la del Guadarranque, la última que se ha incorporado. En total serán 40, más 124, más 130. Bueno, pues no está mal, no está mal, casi, casi nos comparamos con el puerto que a usted le preocupa.

Le digo también que el puerto de Algeciras está llevando una política de cooperación, precisamente, con el puerto marroquí, porque entendemos que es precisamente a través de una colaboración como mejor

se gana la carrera de la competitividad, y, desde luego, haciendo esa gran apuesta que se está haciendo desde Algeciras en potenciar todo lo que es, pues la autopista del mar y toda la filosofía que se desarrolla en el Libro Blanco del Transporte, que fue objeto también ya de análisis en esta Comisión.

Yo espero, pues que, conforme se vayan produciendo hitos importantes, volver a presentárselos en esta Comisión, dado que tanto el representante del Partido Popular, como el de Izquierda Unida, como el representante en la Comisión del Partido Socialista, digamos que hay un especial cariño por la zona, y me imagino que un especial interés, no ya desde el punto de vista de toda la Comunidad Autónoma, sino también cómo les afecta desde el punto de vista de ciudadanos, y preocupados por la parte del Campo de Gibraltar.

Por lo tanto, en el momento en que podamos..., cada hito en positivo, y también en negativo, por supuesto, pues se lo traeremos a esta Comisión para su análisis, agradeciéndoles en todo momento, pues el seguimiento que ustedes hacen para que cuanto antes podamos disponer de esta zona de actividades logísticas.

Muchas gracias.

Debate agrupado de las Comparecencias 7-05/APC-000112 y 7-05/APC-000196, de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, sobre el estado de las obras de los diferentes tramos de la línea 1 del metro de Sevilla y las previsiones para su puesta en marcha.

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señora Consejera.

Pasamos al cuarto y último punto del orden del día, y quería comunicar a sus señorías que en la pasada Mesa de esta Comisión de Infraestructuras se tomó la decisión de que esta comparecencia estuviese ampliada por las explicaciones sobre las medidas de seguridad del metro de Sevilla, con la intervención de los distintos asesores y las personas que la Consejería ha determinado para ello. Por lo tanto... Ah, bueno, y, finalmente, que se haga una visita a las obras del metro, que tendrá lugar sobre las cuatro y media de esta tarde.

Así que, en nombre de esta Comisión, permítanme que le dé la bienvenida a todo el equipo de la Consejería de Obras Públicas, y especialmente, pues a las personas que van a intervenir en esta comparecencia, el señor Ricardo Álvarez, Director General del Metro de Sevilla, y Teófilo Serrano, Director Gerente de la Empresa Pública de Ferrocarriles de Andalucía.

Sin más, paso la palabra a la excelentísima señora Consejera de Obras Públicas, que será ella quien dé el paso a las personas que van a intervenir en la explicación de estas medidas.

Muchas gracias.

La señora CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Sí, señoría.

Voy a hacer una breve..., una breve intervención, para responder a la petición de comparecencia de los Grupos de esta Cámara. Decirles que me acompañan también el Director General de Transportes y el Secretario General de Ordenación del Territorio, dado los temas que eran motivo de su atención en el día de hoy, y entiendo que, en la organización del trabajo, voy a hacer yo una intervención, si no le parece mal a la Presidencia; a continuación..., a continuación el Presidente..., el Director General del Metro de Sevilla nos contará un poco todas las medidas y trabajos, cómo se están realizando, para darles la palabra a sus señorías. Primero, por favor, la parte más técnica es para que don Ricardo Álvarez pueda contestarles, y, finalmente, poder yo cerrar el turno de temas que quieran plantearme a mí directamente. En el momento, pues distinguen las que son más dirigidas al Director del Metro de las que son, digamos, más del ámbito político, que, por supuesto, estoy encantada de contestar.

Bien. Bueno, pues, muy brevemente, y simplemente como seguimiento de las comparecencias que habitualmente se producen en esta Comisión en relación con los metros, y específicamente la línea 1 de metro de Sevilla, recordarles que ya hubo una comparecencia específica en la legislatura pasada, creo que fue, en la que se especificaba exactamente en qué situación y de qué manera se estaba desarrollando. Recordarles muy brevemente que el Parlamento aprobó en el año 2003 la Ley de Ordenación del Transporte Urbano Metropolitano de Viajeros. Se insiste en tres temas fundamentales: la gestión de los sistemas de transporte; la implantación de nuevas infraestructuras de servicios de transporte para evitar el uso..., y competitivo con el vehículo privado, y en tercer lugar, la elaboración de los planes de transporte para la planificación de todos los sistemas de transporte de las áreas metropolitanas.

Bien, en el área de Sevilla, que, bueno, las previsiones normales sitúan a medio plazo en más de un millón y medio de habitantes —actualmente es 1.200.000; cuando esté hecha la SE-40 estaremos en dos millones de habitantes—, es pionera en el conjunto de áreas metropolitanas, precisamente en lo que se refiere al desarrollo de la ley. También era la que tenía la Ley de Metro de Sevilla, de 1975, y, lógicamente, es en la que mayor preocupación, y mayor sensibilidad, diría yo, hay en relación con el transporte público. Es en esta área donde, en primer lugar, se pone en marcha el Consorcio de Transportes, el primer lugar donde se pone en marcha el billete único, el primer lugar donde se pone en marcha la línea de transporte, y será el primer lugar donde se ponga en marcha el plan del transporte que prevé la ley, que será, pues el desarrollo de toda la red completa de metro de Sevilla, que aprobó el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía el 21 de mayo de

2002, con cuatro líneas básicas, y que fue remitido al Gobierno de la Nación para la previsión presupuestaria correspondiente, así como el conjunto de iniciativas metropolitanas tranviarias, y también municipales, como el tranvía circular de El Aljarafe, el metro-centro de Sevilla, el tranvía de Dos Hermanas, el tranvía de Alcalá de Guadaira, y otra serie de iniciativas que se están planteando, para lo cual estimamos que en el horizonte temporal de 2013 habrá una inversión global de 2.000 millones de euros.

Bien, en cuanto a la línea 1, recordarles datos que ya están en la anterior comparecencia. La línea 1 fue acuerdo del Gobierno de la Junta de Andalucía declararla de interés autonómico —esta ley, efectivamente, establecía el concepto de interés autonómico para poder ponerlo en marcha; si no sería imposible, se lo garantizo, sería absolutamente imposible—, tiene 18'9 kilómetros, atraviesa cuatro municipios, toda el área metropolitana de Sevilla de este a oeste, la zona de mayor crecimiento residencial de El Aljarafe, la propia ciudad de Sevilla, la zona de mayor densidad edificatoria, y, además, los ámbitos más dinámicos productivos del área metropolitana, como son Alcalá y Dos Hermanas. Se estima que tendrá un número importante de viajeros, 17 millones/año, y recordarles que..., bueno, se iniciaron las obras, primero, en diciembre de 2003 la de rehabilitación del túnel existente, y las obras propiamente de la línea 1 de metro de Sevilla el 10 de enero de 2004.

Bien, ¿en qué situación nos encontramos? Voy a distinguir tres tramos para explicarles, quizás más fácilmente, cómo se van desarrollando las obras. Tramo cero —le llamamos el tramo cero al que discurre fundamentalmente en El Aljarafe—; tramo uno, parte de la ciudad de Sevilla, y tramo dos, la parte de Dos Hermanas.

El tramo cero tiene 5'4 kilómetros de longitud; está finalizada la obra civil del túnel entre la Ciudad Expo y Cavaleri, hasta la salida a la autovía de Mairena; esta zona está ya abierta al tráfico, y actualmente se está diseñando con el Ayuntamiento el diseño de reurbanización definitivo. En el término de San Juan es necesario salvar un importante desnivel de al menos sesenta metros, en un espacio muy corto, con lo cual se están diseñando cuatro estructuras, de las cuales dos están finalizadas y otras dos en construcción. A continuación se pasa en túnel el barrio del Monumento de San Juan, cuyas obras comenzaron el pasado mes de enero; también están bastante avanzadas las obras de la estación de Cavaleri, y el resto se iniciará en los próximos meses. Quedan pendientes de abordar las obras del puente sobre el río Guadalquivir y el viaducto sobre la SE-30 para alcanzar el término municipal de Sevilla.

En cuanto al tramo uno, la parte de la ciudad, va desde Blas Infante hasta la de Guadaira. Tiene 7'3 kilómetros. En ese tramo pueden distinguir dos tipos de obra: la primera parte, rehabilitación de los túneles existentes, 2'5 kilómetros se utilizan del túnel existente, y discurre por los barrios de Nervión, Amate y Su Emnencia. Estos túneles se han concluido en una primera

fase, todo el sellado de las grietas, y se ha iniciado la segunda oleada de impermeabilización mediante inyecciones de hormigón. Al mismo tiempo se está procediendo a la demolición de andenes para adecuarlos a las nuevas características de metro ligero, que, como saben, es el proyecto del metro de Sevilla.

En cuanto a los nuevos túneles, la situación se encuentra en las siguientes fases:

De las estaciones están avanzadas las de Blas Infante, Parque de los Príncipes, Plaza de Cuba, Prado de San Sebastián y San Bernardo. La estación de Puerta de Jerez constituye un caso singular, puesto que hay que salvar la dificultad de los restos arqueológicos de la muralla y, bueno, pues éste es uno de los temas que, como saben, está ya terminado el proyecto de retirada, conservación y reubicación de la muralla, y nos encontramos a la espera de la autorización o aprobación del proyecto por parte de Cultura para poder proceder a la construcción de dicha actuación.

En cuanto a los túneles, está prácticamente finalizada la obra civil del túnel en la avenida de Blas Infante, habiéndose reabierto al tráfico esta avenida. En este tramo se ha producido..., bueno, pues el problema, el bache en la calzada, que está siendo reparado en estos momentos, y de cuyas causas, bueno, ha sido solicitada a la empresa la información taxativa de qué ha ocurrido. Se ha procedido, el pasado día 5..., tengo aquí exactamente la petición exacta que se hace por el Director Gerente de Ferrocarriles de Andalucía, donde se le pide a la empresa que haga una información exactamente de qué es lo que ha..., las causas del hundimiento de la calzada, para que se elabore el informe y se indiquen las causas para tomar las medidas que, de acuerdo con el pliego de condiciones y la relación que tenemos con la concesionaria, sean o tengan..., bueno, pues sea obligatorio adoptar.

En cuanto al túnel entre Los Príncipes y San Bernardo, se trata del tramo de mayor dificultad, puesto que pasa por debajo de la dársena del río Guadalquivir, para lo cual se están diseñando fuertes medidas de protección. Este tramo se ejecutará mediante tuneladora, que comenzará a funcionar próximamente, en cuanto termine el pozo de ataque de la estación de Los Príncipes, y entiendo que se encuentra en avanzado estado de ejecución. También —y podremos verlo esta tarde, me imagino que nos lo enseñarán— se están ejecutando las pantallas del tramo del túnel de calle Barrau, del colegio de Portacoeli, entre las estaciones de San Bernardo y Nervión, conectando así el túnel existente.

En cuanto al tramo dos, saben ustedes que se desarrolla fundamentalmente en el municipio de Dos Hermanas. Ahí ha habido, a pesar de que hubo en su momento bastante trabajo en común con el municipio, así como con la Universidad, bueno, pues el actual equipo de gobierno de la Universidad ha decidido otro trazado diferente al que se pactó con el anterior equipo. Por lo tanto, estamos trabajando para dar satisfacción a un trazado que sea acordado, como

no puede ser de otra manera, y, en el momento en que se consiga dicho acuerdo, pues desarrollar el proyecto constructivo. Tendrá que salir a información pública si hay variación —entiendo que si hay una variación del trazado hemos de sacarlo a información pública—; pero entendemos que, como se discutía el propio trazado, pues era mejor no abordar con un grado de conflictividad dicha parte.

Como resumen de la situación puedo decirle que, en el año transcurrido desde el inicio..., año y pico, ¿eh?, perdón —se iniciaron en el mes de enero, estamos en abril; pues un año y tres meses y medio del inicio de la obra—, se ha puesto en ejecución el 70% del trazado de la línea uno, encontrándose en este momento trabajando en la obra un total de 1.300 operarios.

Su pregunta, la de su señoría, se refiere a la puesta en marcha de la línea uno. Le puedo decir que, aunque, como es natural, y al ser la concesión de un servicio público, la empresa puede ser la más interesada en acabar cuanto antes, lo que hemos planteado y acordado mutuamente, tanto la empresa como la Administración, es darles prioridad a los temas de seguridad, y hemos hecho la estimación de que, hasta que salvemos el paso del Guadalquivir, así como la solución definitiva al tema arqueológico, que son las dos incógnitas, porque son temas, digamos, que pueden afectar a los plazos, no vamos a dar plazos concretos a la opinión pública para poder definir plazos concretos una vez superados esos dos puntos más dificultosos, y que, lógicamente, creemos que vamos a hacerlo lo mejor posible, o ésa es la intención de la empresa, y también el deseo de la Comunidad Autónoma, primando, en todo caso, la seguridad sobre cualquier otro condicionante.

Bien, hecha esta intervención breve, le rogaría al señor Director General de Metro de Sevilla, don Ricardo Álvarez, que pudiera hacernos una exposición de en qué situación nos encontramos, para que también facilitemos luego la explicación directa sobre la obra, y que podamos también atender a las preocupaciones de sus señorías, como no podía ser de otra manera.

El señor DIRECTOR GENERAL DE METRO DE SEVILLA

—Bien, buenas tardes.

Mi intervención se va a ceñir a lo que entiendo que es la parte más importante de lo que aquí nos reúne hoy, que es, sobre todo, la preocupación de los ciudadanos en relación con la seguridad en la obra, y, si bien esto forma parte de una presentación de muchísimo mayor volumen y contenido técnico, hemos procurado extractarla, para que al menos tengamos una idea clara de qué es lo que estamos haciendo, cómo lo estamos haciendo, y a través de eso me gustaría que fuéramos capaces entre todos de transmitir a los ciudadanos esa tranquilidad sobre que lo que se está haciendo es lo que se debe hacer.

En ese sentido, tengo que decir que de ninguna manera esto que vamos a explicar ahora es el fruto de una reacción frente a un suceso como el de Barcelona, en absoluto, porque esto está establecido desde el principio de la obra, estos protocolos, y, sin más preámbulos, vamos a ir explicando en qué consisten las medidas que estamos adoptando a lo largo de toda la ejecución de la obra.

Antes de la licitación de este concurso de concesión se habían realizado unos estudios previos, con un anteproyecto; se habían hecho toda una serie de campañas de reconocimiento del terreno, estudios geotécnicos, estudios hidrogeológicos que, sobre todo, en el ámbito municipal de Sevilla, son muy importantes, puesto que, al ser una construcción subterránea, estaban muy afectados por la situación del nivel freático por debajo de toda la ciudad de Sevilla, y, algo muy importante también, los estudios de situación, tanto estructural como del estado de conservación, de las edificaciones que iban a poder ser afectadas por la traza del metro a su paso por la ciudad.

En el proyecto después ya se avanzó un poco más, se hicieron modelos de comportamiento de terreno, se estudió la interacción del terreno y de las obras con respecto a las estructuras y los servicios urbanos. No nos olvidemos de que no sólo se ven afectados por las obras del metro los propios edificios próximos a la traza, sino también una gran cantidad de servicios urbanos de todo tipo que tienen que ser afectados necesariamente por la traza y que deben ser previamente desviados antes de la llegada del paso de la obra.

Con este análisis se establecieron los posibles tratamientos de terreno previos al paso de la tuneladora, en su caso, o a la ejecución de las pantallas; se estudió la influencia de la obra en relación con la sensibilidad diversa de los edificios que se habían estudiado previamente, y con esto se diseñó el proceso constructivo de las obras.

Posteriormente se creó una unidad de seguimiento y control. Esta unidad de seguimiento y control se rige por una serie de protocolos que están establecidos desde el principio de su funcionamiento a principios de 2004. Ello llevó consigo la implantación de una instrumentación para hacer medidas continuas sobre comportamiento de terrenos y de los propios edificios. Esto ha producido una serie de mediciones que dan lugar a las actuaciones que en cada momento se deriven de la confrontación entre los modelos que se hayan creado previamente en el proyecto y el comportamiento real del terreno o de los edificios en lo que se refiere a esos movimientos. Asimismo, se diseñó una serie de actuaciones de situaciones de emergencia, algunas de la propia concesionaria y otras de las propias Administraciones, Protección Civil, Ayuntamiento, etcétera, a la hora de afrontar cualquier contingencia que se pudiera presentar durante el desarrollo de las obras.

Quiero poner de manifiesto esta primera parte de, cuando decimos actuaciones en situaciones de emergencia de la concesionaria y de autoprotección,

porque quizá unas de las cosas de que nos olvidamos cuando estamos hablando de la influencia de una obra urbana como ésta en la ciudadanía, estamos pensando en los edificios, estamos pensando en las calles, estamos pensando en los servicios urbanos; pero yo pienso también, porque es nuestro principal interés, en los propios trabajadores de la empresa constructora, que normalmente, trabajando debajo del túnel, están corriendo más riesgos que muchos de los que estamos, digamos, en la parte exterior de ese túnel. Por tanto, era necesario tener estos planes de autoprotección, que están muy desarrollados, y, afortunadamente para nosotros, y hasta el momento, con unos resultados muy favorables.

En cuanto a los estudios previos, hubo antes del inicio de la concesión una campaña de ensayos en la que se hicieron 48 sondeos, con 1.155 metros de perforación; se caracterizó el terreno para estudiar, mediante simulación, el comportamiento del terreno frente a las [...] que los propios procesos constructivos iban a introducir en el terreno; se hizo un estudio hidrológico previo con respecto a la documentación de la que se disponía, conociendo, como se conocía, la localización de los acuíferos, y, a partir de ahí, pues el anteproyecto ya establecía que se emplearía una tuneladora entre el Parque de Los Príncipes y San Bernardo, que el túnel actual se aprovecharía en la zona de Nervión hasta Su Eminencia, que en el resto se haría un sistema constructivo utilizando pantallas, e incluso también en las propias estaciones, y asimismo se preveía que habría que hacer una serie de tratamientos preventivos del terreno para consolidar aquellas zonas de influencia de la obra que así lo requirieran. Los objetivos, pues, naturalmente, en este momento eran, después, en el proyecto, acentuar la densidad de la malla de reconocimiento; se hicieron reconocimientos adicionales en el Charco de la Pava, en la avenida Juan Pablo II, en el viaducto de Guadaíra, en las parcelas que están actualmente destinadas a talleres y cocheras; igualmente se caracterizó, es decir, se hizo un estudio de simulación de comportamiento de terreno por debajo del cauce del canal de Alfonso XIII, e, igualmente, se hizo una caracterización del terreno en la calle San Fernando, que, como todos ustedes saben, es un punto muy delicado, tanto por una circunstancia histórica que a ninguno de los sevillanos se le olvida como por la propia naturaleza del terreno de la calle San Fernando, que tiene unas características que hace que se haya de ser mucho más cuidadoso con él.

Éste es un ejemplo de lo que pudiera ser un perfil de los que en el proyecto se consideran a la hora de estudiar las características de los terrenos que atraviesa el metro, como la consistencia, las características de carácter portante de cada una de las capas de terreno en función de su composición; no es más que un ejemplo para que vean hasta qué punto estaba estudiado el tema.

Igualmente, el hecho de que el túnel, sobre todo cuando..., la parte del túnel que se hace con pantallas, introduce unas barreras a la circulación de aguas de

entre un lado y otro del túnel, nos llevaron a hacer unos estudios hidrogeológicos que determinaron la necesidad de establecer unos portillos de paso de agua para que, como veremos un poco más adelante, no se creen represas a un lado de las pantallas, incrementando exageradamente la presión a ese lado y habiendo una diferencia a niveles freáticos muy exagerada entre un lado y otro de las pantallas. Los dos puntos en los que se decidió que se pondrían estos portillos eran en la glorieta República Dominicana, donde se ha producido este problema, del que luego hablaremos, y en el cruce de Camilo José Cela y Barrau. En cualquier caso, no se pusieron por casualidad estos portillos en estas zonas, sino que se fue a buscar zonas en las que la proximidad de edificios fuera lo más lejana posible, y, por tanto, que, en caso de que se produjera algún problema derivado de la existencia de esos portillos, la influencia del problema en los edificios colindantes prácticamente fuera nula.

Igualmente, se hicieron ensayos de bombeo para la medida de en qué manera bajaba el nivel freático, y se determinó la necesidad de permeabilizar la traza para evitar afecciones al entorno, precisamente mediante la colocación de estos portillos.

Se había hecho previamente un inventario del estado actual de las edificaciones por medio de Vorsevi, lo hizo la Junta; posteriormente se hizo un estudio de la sensibilidad estructural, por medio de unas empresas del grupo de la..., colaboradoras de la UTE constructora, mediante la inspección de 222 edificios, y, en función del tipo de estructura y la cimentación, en función de la distancia a la traza y en función al estado de conservación de esos edificios, se les clasificó por su nivel de sensibilidad, de manera que las medidas a tomar en relación con la protección de esos edificios estuvieran relacionadas con esos niveles de sensibilidad de los propios edificios a la interferencia de las obras.

Éste es un ejemplo de, bueno, pues niveles verdes, niveles que quieren ser naranjas y niveles rojos, edificios, en cuanto a que, como consecuencia de la mezcla del estudio, tanto de su estado de conservación como de su tipología estructural, es decir, su estructura y su cimentación, se le adjudicaba una sensibilidad, y, por tanto, en función de esa sensibilidad, la estimación de movimientos admisibles en el entorno de esos edificios era mayor o menor, y a partir de ahí evaluábamos el riesgo estructural de estos edificios. Esto se refiere..., esto es la plaza de Cuba, y el hecho de que un edificio sea rojo o verde no quiere decir nada más que son más sensibles o menos a las vibraciones, sobre todo introducidas por el proceso constructivo.

Tengo que decir que, en cuanto a la sensibilidad de los edificios, no lo es sólo al hecho de los movimientos del terreno: también a efectos puramente vibratorios. Yo creo que todos tenemos en la mente la imagen de que alguna vez nos ha pasado por delante, por ejemplo, en una pavimentación de una carretera o de una calle, cuando se introduce una compactación mediante rodillo vibratorio, hay una serie de vibraciones

que se transmiten a los edificios y que incluso llegan a producir fisuras, que no tienen en absoluto ningún tipo de importancia, pero que se producirán más o menos en función de que si el edificio tiene estructura metálica, tiene estructura de hormigón, si la cimentación es profunda, si la cimentación es superficial...; es decir, todo aquello que, previamente al paso de la obra, se ha ido determinando para determinar qué tipo de soluciones constructivas teníamos que emplear, e incluso las medidas de prevención.

En cuanto al proyecto, bueno, esto es un modelo de comportamiento, esto concretamente, pues es debajo del *parking* de plaza de Cuba, luego veremos un poco que los dos pasos bajo *parking* que vamos a hacer, uno de ellos en plaza de Cuba, el otro en el Cristina, pues tienen un tratamiento diferencial como consecuencia del resultado de estos estudios de comportamiento.

Estos esquemas creo que nos pueden servir para ver cómo tenemos que evitar el efecto barrera. Es decir, si nosotros, en esta zona de aquí, estas pantallas las prolongamos hasta la capa de margas de abajo, de manera que hacemos que sea impermeable el paso de agua de un lado a otro, podría llegar a ocurrir que la afluencia de aguas en esta zona sobre la pantalla constituyera una presa, esta pantalla, o que fuera aumentando el nivel freático aquí, y, sin embargo, la falta de aportación de flujo de agua hacia la zona de aguas abajo de las pantallas disminuiría aquí el nivel freático, con estas diferencias de presiones, que no son en absoluto recomendables, y, por tanto, buscamos de qué manera podríamos equilibrar estas presiones mediante la construcción de estos portillos de los que hablábamos.

Igualmente, para el paso de la tuneladora, estudiamos... Naturalmente que la tuneladora produce este efecto, este efecto que se ve aquí, digamos, de hundimiento. Hay que tener en cuenta que estos hundimientos los podemos medir por milímetros, de terrenos que hacen que, por un lado, todo el proyecto prevé que nunca pasará la tuneladora por debajo de un edificio, y, por otro lado, en los casos en que se produce... Me parece que ha habido un salto, y... Ahí estamos, ¿no?

Sí. Bueno, éste es un caso, por ejemplo, en el que lo que hacemos es estudiar los efectos sobre los edificios, por ejemplo, en el caso de pantallas, de manera que no lleguen hasta el propio edificio los movimientos derivados de la propia deformación de estas pantallas. Eso hace que tengamos que acudir a estos apuntalamientos a los que se hace referencia aquí —ahora he perdido la flechita. Aquí está—. Estos apuntalamientos lo que tratan, precisamente, es de impedir los movimientos de pantalla que pudieran transmitirse después a los edificios colindantes. En estos casos lo que se hace es un modelo matemático, se estudia el efecto que va a tener sobre la obra; si los movimientos que se registran son admisibles, pues entonces automáticamente vamos a utilizar unos tratamientos de protección; si hay afecciones posibles, estos tratamientos de protección serán seguramente distintos.

Lo que hablábamos antes de las residencias, en el caso de que se prevea que va a afectar el túnel, por ejemplo, a un edificio en esa deformación previa que vemos que se podría producir, lo que se hacen son estas barreras, barreras de —la verdad es que...—, bueno, esta barrera que estamos viendo aquí, debajo del edificio que pudiera estar afectado, de manera que se corta el efecto de depresión que la marcha del túnel podría producir en el edificio afectado.

Éste es un caso claro, de, por ejemplo, sobre la marcha de la tuneladora. La marcha de la tuneladora podría producir —lo vemos en la imagen de la izquierda—, si a su paso encuentra un terreno de distinta naturaleza y que produjera oquedades que dejaran vacíos entre el terreno de la superficie y la propia estructura que va construyendo la tuneladora, la tuneladora por sí misma tiene un proceso de detección de menores presiones en el frente, y ya detecta que existen esos puntos o esas zonas en que pudiera tener menor consistencia el terreno, y se acude a vertidos de mortero, a inyecciones de mortero, que rellenen esos huecos y que impidan que se produzca un asentamiento de terreno que después puede acusarse en la zona de paso de la propia tuneladora.

Los tratamientos que hemos estimado, pues contra las subsidencias, es decir, contra los hundimientos, pues barreras de jet-grouting, inyecciones de compensación, en todo caso, rellenos de mortero cuando se producen los —es que se me ha perdido el ratón, no sé exactamente... Ahora lo tengo, gracias—, contra la sobreexcavación esos rellenos de mortero que hemos visto, o bien, en su caso, hacemos pantallas, pilotes de hormigón, para modificar el terreno.

Contra el efecto barrera, pues los tapones de jet-grouting, estos tapones de jet-grouting con los que hacemos estos portillos que permiten que el agua pase por debajo de la losa de apoyo de la vía del metro.

Éste es un caso, por ejemplo, un ejemplo de utilización de barreras de jet-grouting para evitar, precisamente, que la influencia del túnel sobre el terreno colindante vaya más allá de la zona de cimentación de un edificio. Éste es otro muy parecido, no tiene más allá que el propio..., más importancia que el propio gráfico. Esto, por ejemplo, es lo que está previsto en el *parking* de María Cristina. En el *parking* de María Cristina se va a hacer un pozo de ataque, un pozo de ataque para poder, en su caso, es decir, en el caso de que al paso de la tuneladora, en la zona de la losa inferior del *parking*, se advirtiera que pudiera haber movimientos, a través de este pozo que previamente, y únicamente como prevención, se habrá hecho, se harán inyecciones en este sentido para establecer una compensación que trate de anular el efecto de presión que pudiera marcar la tuneladora.

Éste es el paso por debajo del canal. Lo que está previsto es hacer una serie de pilotes, una serie de pilotes al tresbolillo en todo el paso de la tuneladora, más una losa de hormigón. Con ello ¿qué vamos a conseguir? Pues que, como la base del funcionamiento de la tuneladora es, precisamente, tener siempre una presión en el frente que la propia tuneladora compense

con su presión, la densificación del terreno mediante estos pilotes más el peso que la losa de hormigón superior va a introducir hará que conservemos esa presión, siempre contra la marcha de la tuneladora, con lo cual nos aseguramos de la no entrada de agua dentro de todo el recinto. Hay que decir que la tuneladora, naturalmente, funciona siempre rodeada de agua, es decir, si intuitivamente alguien pudiera llegar a pensar que la tuneladora, el efecto de la tuneladora va achicando el entorno de la tuneladora, la tuneladora va penetrando dentro del agua. Lo que pasa es que tiene su sistema impermeable, y, por tanto, no penetra dentro del túnel. Detrás de la propia cabeza de la tuneladora se va estableciendo un sistema de dovelas absolutamente impermeable que hace que el túnel esté impermeabilizado, aunque siga rodeado de agua en todo su trayecto.

Éste es un caso, digamos, éste es un esquema que creo que es muy gráfico en relación con lo que antes hemos..., en relación con estos portillos. Quizás, si me permite la señora Consejera, voy a parar un poquito aquí, para explicar qué es lo que ha pasado, no qué es lo que ha podido pasar, qué es lo que ha pasado en la calle Blas Infante. Vamos atrás.

Si nosotros vemos las pantallas, o sea, el trazado del túnel, esto que vemos aquí es el lateral del túnel de las pantallas. Entonces, transversalmente al túnel, decimos que hacemos estos portillos, este portillo, que lo hacemos con todo un sistema de inyección de jet-grouting, para permitir el paso. Esta zona de aquí es la zona de apoyo de la losa de contrabóveda sobre la que van las vías del metro. Entonces, ¿qué ha ocurrido? Pues que estas pantallas de jet-grouting, esta barrera de jet-grouting, teóricamente, naturalmente, tienen que ser impermeables, porque aquí hay un empuje de agua. Lo que aquí vemos como... Esto que vemos aquí abajo no es agua, ¿eh?, son las margas. Todo esto decimos que está rodeado de agua. El nivel freático está aproximadamente en este nivel. Por tanto, hay una presión de agua hacia arriba, aquí, hacia arriba, que contiene esta barrera de jet-grouting. Al tener que realizar esta barrera de jet-grouting por debajo del terreno, digamos, sin aun control visual, en algún punto, posiblemente en esta zona superior, en esta zona superior de la...

Esto tiene una cantidad de trucos que... Al no ser mi ordenador... Que me he hecho mayor. Sí, eso ya lo sé, pero, además de eso, con el mío todavía me manejo. Ahora he perdido... Vamos a ver. Voy a tratar de no utilizar el ratón, porque, si no, lo estoy complicando.

Bien, entonces, justamente donde pone portillo hacia arriba ha podido entrar el agua. ¿Por qué no se ha detectado eso antes? Pues posiblemente porque, en la zona que tenemos sobre esa losa que pone «portillo», todavía estaba la tierra, estábamos excavando, y, en tanto que la tierra estaba..., la tierra, que son unas arenas muy finas, estaba comprimiendo esa losa, e impedía la entrada de agua por ese posible fallo de impermeabilización. Cuando se ha llegado con la excavación a ese punto, automáticamente ha

empezado a entrar agua, el agua ha arrastrado las arenas que había alrededor, y, entonces, esta entrada de arenas ha hecho que por aquí, por aquí, esta zona de aquí se haya descalzado, con lo cual ha afectado al pavimento, con un efecto como el que, básicamente..., como si, por ejemplo, se hubiera reventado una tubería y esa tubería hubiera socavado la parte inferior del aglomerado del pavimento y se hubiera acabado descalzando el pavimento.

Desde el punto de vista de afección a la seguridad a los ciudadanos, al tráfico, es un socavón en mitad de una calle, como ocurre tantas veces. Yo digo, precisamente por el emplazamiento de este portillo, en ningún momento ha podido haber peligro absolutamente para ninguno de los edificios, porque los edificios estaban muy lejos.

Aquí hay dos efectos: uno, el puramente visual, hacia el tráfico —y entiendo que en este momento existe una sensibilidad en relación con la proximidad de la Feria—, y otro el propio efecto sobre la continuidad de la obra. Naturalmente, la empresa constructora es consciente de que ha habido ese fallo, está rapidísimamente puesta en marcha para repararlo. Tengo que decir que, frente a algún comentario que se me ha hecho en relación con que se ha tardado mucho en reaccionar, no es verdad. La misma noche en que eso apareció, automáticamente se tomó la primera medida que había que tomar para proteger, precisamente, la seguridad del entorno, que fue inundar el túnel. No es que el agua haya producido un problema de que se ha inundado el túnel: es que el túnel, que constantemente se está bombeando, se dejó de bombear para que se inundara, se equilibraran las presiones y dejara de entrar agua arrastrando arena. En el momento que en la madrugada del sábado al domingo, a primeras horas de la mañana, se había producido ya la compensación, había dejado de entrar agua, y, por tanto, habían dejado de entrar los finos que estaban produciendo las socavaciones.

A partir de ahí hemos establecido un protocolo de observaciones que ya se pusieron en marcha el mismo lunes por la mañana, en relación con el estudio de la situación de los terrenos que pudieran estar afectados por debajo de esas zonas de pavimento; concretamente en este momento está habiendo una reunión con nuestros asesores geotécnicos para evaluar si el procedimiento que se ha puesto en marcha es el adecuado, y lo que nos queda hoy, desde el punto de vista de afección a la obra, es una zona inundada que está muy restringida, a ochenta metros en un lado del portillo y cuarenta o cincuenta en el otro lado, y en el resto de la traza se está trabajando sin ningún tipo de problemas, como veremos esta tarde al visitar la estación del Parque de los Príncipes, que está muy próxima, pero que, sin embargo, no está afectada por esto.

No puedo decir, porque todavía no está hecha la evaluación total, qué tiempo tardaremos en tener repuesto el tránsito, y les sigo diciendo que sería mi deseo —no sé si será posible— que el tráfico estuviera repuesto para el lunes de la semana que viene. Si no

podiera ser así, pues será porque el procedimiento de reparación no lo permite y, por tanto, pues tendremos que arbitrar las medidas de emergencia para que al menos una parte de esos canales, que entiendo que como mínimo los de seguridad deben restituirse, esté restituida. En todo caso, si después hay alguna pregunta sobre esto, yo me extendería más, pero, si no, seguimos avanzando.

Bien, éste es un ejemplo de cómo están en este momento las obras, sobre todo en lo que se refiere al túnel. Si se ve en ese túnel de la izquierda, se puede observar que se construyen las pantallas; después de construir las pantallas se meten arriba esa especie de estampidores que tienen, para que, a medida que se vaya haciendo la excavación, las pantallas no vayan moviéndose hacia adentro, y, una vez que se ha completado la excavación, se hace la losa de contrabóveda, de manera que una vez, en este caso concreto, por ejemplo, una vez completado este proceso, la seguridad del entorno ya está absolutamente asegurada, porque prácticamente ya no se va a introducir ningún tipo de movimiento adicional a la situación del terreno en el entorno.

Esto es, digamos, la tuneladora, la imagen de la derecha a es la tuneladora que se montó recién fabricada en Canadá y se desmontó después para traer. Ésta es un poco la idea de qué criterios se han tenido en el proyecto; es decir, nunca pasar por debajo de edificios. Éste es lo que hablábamos antes del proceso que está estudiado en el caso de que sea necesario el paso debajo de los aparcamientos, sobre todo de Cristina; es decir, esta lenteja que se ve sobre el túnel serían las inyecciones de compensación que se harían en el caso de que al paso del túnel se observara algún inicio de descenso en la losa del *parking*, que esperemos que no sea así; pero, en cualquier caso, como medida preventiva, previamente se construirá ese pozo de la izquierda para que, en el caso de que fuera necesario realizar inyecciones, realizáramos inmediatamente las inyecciones desde ese pozo. En este caso estamos hablando otra vez de los portillos de los que hemos hablando antes, y después pasaríamos a ver la unidad de seguimiento y control que hace en relación con los edificios colindantes.

La unidad de seguimiento y control se crea en febrero de 2004 para inspeccionar las estructuras, para instalar en ello la instrumentación para poder medir, hacer las lecturas, analizar los datos, estudiar, sobre todo, el contraste de comportamiento real de los edificios y del terreno en comparación con los modelos de proyecto, y una elaboración de informes que permiten tomar las decisiones en cada momento de qué cambios o qué medidas adicionales de seguridad hay que tomar en relación con todos los resultados de esas mediciones.

En general, pues la unidad de control lo que hace es que, en función de la sensibilidad de los edificios, establece una serie de, digamos, de niveles, de umbrales permisibles de movimientos, dentro de los cuales estamos sin ningún nivel de riesgo. Se van

estableciendo, se van estudiando esos movimientos —no movimientos de los edificios; movimientos, a lo mejor, de las pantallas, de los terrenos contiguos— mediante toda una serie de sensores. Se estudian esos movimientos; si esos movimientos no llegan al umbral que se ha estimado como máximo para cada uno de esos edificios, o, pues, para según la sensibilidad de los edificios, no se actúa, y, en el caso de que se viera que esos movimientos se van aproximando al umbral admisible, se van tomando medidas adicionales para estabilizar los terrenos en ese caso.

Y cuando hablamos aquí del notario, simplemente es que, en la detección previa del estado de los edificios, naturalmente que aparecieron bastantes edificios en que ya había daños anteriores al paso de las obras, se registró que esos daños existían, cuando han aparecido fisuras de ese tipo. Sí que la unidad de control lo que ha hecho ha sido registrarlas y hacer un seguimiento a lo largo de la marcha de la obra de qué vida llevan esas fisuras, si aumentan, si no aumentan, independientemente de que se hubieran producido por la obra o estuvieran antes de aparecer la obra.

Estamos hablando lo mismo en cuanto se comparan los movimientos máximos admisibles y los calculados. Cuando los movimientos calculados son menores que los admisibles, pues hacemos la obra según el proyecto; cuando los movimientos calculados son mayores que los admisibles, en ese momento se empiezan a estudiar unas medidas de protección y de contingencia. Medimos las situaciones de riesgo y, en función de ellos, establecemos una serie de nivel de medidas. Esta tarde quizás sobre la obra podríamos explicar en qué consisten estas medidas y lo que en un momento alguien pudiera interpretar como que se hacen intervenciones de una manera un poco anárquica o poco previstas. Lo que sí es cierto es que el proyecto prevé un sistema de ejecución determinado, y, en función de la asunción de riesgos de lo que estamos refiriendo, si los movimientos registrados requirieran medidas adicionales, se van introduciendo medidas adicionales, que en el proyecto previo no estaban consideradas necesarias, pero que sí que estaba previsto que pudieran ser necesarias. Cuando se introducen esas medidas, no son fruto de improvisación, sino son decisiones tomadas en función de la seguridad del entorno de la obra.

Éstos son los puntos en los que hay, digamos, unidades especiales, de actuación especial previstas, es República Argentina, esquina... Es decir, están detectados los puntos donde, previamente al paso de la tuneladora, se hacen barreras de jet-grouting, se hacen inyecciones, se dan toda la serie de medidas adicionales. Es decir, tratamientos con inyecciones, pues en plaza de Cuba, en el aparcamiento del Cristina, al pasar debajo del ferrocarril de San Bernardo, por ejemplo.

Igualmente, en los casos del paso bajo un canal o..., hay unas medidas especiales que son distintas de las que se han tomado para a lo largo de todo el resto de la obra. En Blas Infante, en los portillos,

hay medidas especiales igualmente, que ya hemos explicado. Este gráfico de aquí nos recoge exactamente el punto del cruce de Blas Infante-López de Gomara-Santa Fe, donde se ha producido este badén en el terreno, y recoge la situación del portillo, con su proximidad a una zona no edificada, como el Parque de los Príncipes y su alejamiento a las dos esquinas de Blas Infante hacia abajo.

Esto son las situaciones de inyecciones previstas en *parking* de plaza de Cuba, barreras de jet-grouting... Es decir, son los puntos que antes enumerábamos de una manera ya más específica.

Éste es un ejemplo del protocolo de control de daños, y, en función de estos daños, los tratamientos posibles. Es decir, hay unos criterios que, en función de que los niveles de daño, pues sean considerados como bajos, pues estamos hablando de grietas de menos de un milímetro, que están instrumentadas, quiere decir que se va midiendo día a día su evolución, y se miden en principio las grietas y después, en función de si las grietas tienen apertura o cierre, se van tomando las decisiones asociadas en relación con mayor o menor protección.

No quiero extenderme mucho en esto, porque únicamente de lo que se trata es de que vean que cada uno de los puntos de paso de la obra que tiene posibilidad de afecciones a edificios colindantes tiene una cantidad enorme de puntos de lectura, que constantemente, porque se hacen lecturas, incluso cada media hora, constantemente están siendo objeto de estudio, para, en el caso de que sea necesario, tomar las medidas de corrección de los sistemas constructivos. Igualmente, esto es parte del protocolo.

Como resumen, dirán que hay 716 sensores instalados, 498 en cuanto al control de movimientos en edificios, 20 secciones de pantalla están instrumentadas para ver los empujes de terreno sobre el túnel, hay 14 secciones de túnel instrumentadas; esto es un ejemplo de la situación de regletas, puntos de lectura, etcétera, de los que hablábamos, con un total de 1.569 instrumentos; éste es un ejemplo de los gráficos que se van produciendo día a día sobre las lecturas realizadas, y, por último, quisiera explicar que, en situaciones de emergencia, naturalmente, también existe un protocolo de actuaciones. Es cierto que trabajamos de manera que no se produzca ninguna situación de emergencia; es cierto que debemos extremar todas las precauciones para que este procedimiento de control nos lleve a tomar las medidas que consideremos que sean las más eficaces para proteger los edificios, para proteger todo el entorno de la obra; pero si, a pesar de todo ello, como ocurre algunas veces, ocurriera alguna situación de emergencia, estamos obligados a tener protocolos para actuar en estos casos.

En este caso nosotros tenemos tres tipos de planes. Hay los planes de seguridad y salud propios, internos, de la obra; los planes de autoprotección de la obra, y unos planes de emergencia, que ya tienen más que ver, no sólo de la propia concesionaria o de la propia constructora, sino también con todas las instituciones

de Protección Civil, Ayuntamiento, etcétera, que están involucradas en los problemas.

Los planes de seguridad y salud están presentados en la Consejería de acuerdo con la legislación vigente. Hay que decir que los índices de siniestralidad, es decir, el número, gravedad y frecuencia de los accidentes que se han producido a lo largo de la obra en función del número de trabajadores, está teniendo unos índices bajísimos. Cada vez que hablamos de estas cosas, pues hay que tocar madera; pero creo que existe un sistema de control de la propia seguridad de la obra y de los trabajadores que creo que es modélico, y que, afortunadamente, con colaboración de los propios sindicatos, nos está dando muy buenos frutos, y yo me abonaría a que siguiéramos así hasta el final.

Los planes de autoprotección están registrados en el Registro de Protección Civil, están inscritos en los registros, en el Registro de Planes de Autoprotección de la ciudad de Sevilla y el Plan Territorial de Emergencia de Andalucía. En cuanto a los Planes de Emergencia, hay en cada tajo implantado un plan; los carriles de emergencia están implantados de acuerdo con el Ayuntamiento; existe una previsión de actuación de bomberos y de ambulancias; se han realizado simulacros en túnel para formación de los bomberos que hicieran prácticas en túnel, y en este momento Protección Civil tiene establecidos unos planes de desalojo, que, como todo plan de desalojo, requieren un planteamiento muy, muy estudiado, para no causar alarmas y para no, digamos, en un momento de tanta sensibilidad de la opinión pública frente al paso de la obra, no produzca efectos contrarios de los que se buscan. Pero están en marcha y se tienen que realizar.

Bueno, con esto hemos terminado. Yo he tratado de explicarles lo que es nuestro sistema de prevención; a partir de ahí, pues si les queda alguna pregunta o si la Consejera lo tiene...

El señor PRESIDENTE

—Gracias, señora Consejera. Gracias, señor Director General del Metro de Sevilla.

Abrimos un turno de intervenciones. Les quiero decir que en sus intervenciones pueden formular cualquier pregunta, duda, sugerencia, tanto a la Consejera como al Director General del Metro de Sevilla.

Tiene la palabra, en primer lugar, la señora Caballero, en nombre de Izquierda Unida.

La señora CABALLERO CUBILLO

—Sí, señor Presidente.

Hay dos afirmaciones que no se complementan bien, a lo largo de la intervención de la señora Consejera y del Director del Metro, y una es que estaban todas las medidas de seguridad y que, por tanto, no había que hacer ninguna alteración, y otra, sin embargo, pues

la no..., el no decir el plazo de terminación de la obra por una serie de obras complementarias, al parecer, que hay que hacer, o al menos no previstas, entiendo yo, en el trazado inicial, ¿no? Entonces, si hay que reformar algún tipo de medidas de seguridad, como usted comprenderá, todos los Grupos parlamentarios seríamos favorables a hacerlo, ¿no? Pero ¿en qué ha incidido exactamente? Porque yo no acabo de ver la relación, si ha habido que cambiar algo o no se ha cambiado nada.

En segundo lugar, preguntar a la Consejera un plazo para el plazo. Dice la señora Consejera que han decidido no hacer estimación, hasta que no se salve, exactamente, el paso del Guadalquivir, y que no se van a dar plazos concretos. ¿Cuándo? ¿En qué plazo la Consejera va a darnos un plazo? Porque cualquier proyecto tiene que tener unos plazos ciertos. Otra cosa es que, durante un tiempo determinado, pues no se quieran dar a conocer las estimaciones. ¿Y cuáles son las razones de que el salvar este paso del Guadalquivir modifique las previsiones de la Consejería? En todo caso, ¿en qué plazo nos va a dar los plazos? Insisto.

En tercer lugar, a mí me ha chocado, a lo largo de toda la tramitación de la línea 1, cómo gran número de Ayuntamientos y entidades —me parece lógico— plantean el soterramiento del metro, mientras que otras instituciones han puesto todo su peso en todo lo contrario; por ejemplo, Mairena. Para mí es absolutamente incomprensible, y creo que va a ser fuente de enormes problemas en el futuro. Y créanme que vivo en esa zona, además de que la conozco bastante bien, cómo, por ejemplo, Montequinto pide soterramiento, juntamente con la Universidad Pablo Olavide, como un sistema más seguro y como un sistema también que permite... Digo, son las afirmaciones tanto de los vecinos de Montequinto como del Rector de la Pablo Olavide, como también por ser un sistema que permite, después, ampliaciones de servicios posteriores con mucha mayor facilidad que lo que son las obras, lo que son el servicio al descubierto, ¿no? Y, sin embargo, a Mairena del Aljarafe se le ha modificado el trazado inicial que vimos en esta Comisión, y que yo tuve el gusto de ver, por encima, con la Consejera, un día que ya hablábamos de otros temas, que el trazado inicial de Mairena del Aljarafe se ha modificado para hacer un trazado en superficie, que provoca nuevos problemas que ahora habrá que resolver. Yo quisiera preguntarle por ese tema, por el trazado, por el cambio de trazado en Mairena del Aljarafe, desde mi punto de vista bastante incomprensible y bastante complicado, para su gestión en el futuro, ¿no?

El otro tema que quisiera plantearle son los cambios, que se nos informara si los ha habido —por lo menos ésa es la referencia en prensa que tenemos—, cambio en la UTE que está haciendo la obra del metro de Sevilla, porque esa incidencia, pues también tiene una incidencia posterior en la obra, y tiene una incidencia que yo creo que en esta Comisión deberíamos conocer. Por tanto, le pediría explicación, si la ha habido, de

las empresas que forman parte de la UTE y en qué sentido han sido esos cambios.

Luego, con respecto al socavón, bache, ya mismo va a acabar siendo una pluma en el asfalto. Entiendo que un bache es otra cosa, sinceramente. Un bache es una pequeña ondulación, y ahí no es una pequeña ondulación, sino una gran ondulación, ¿no? Entiendo el interés de su Consejería de restarle importancia; pero, desde luego, lingüísticamente se parece mucho más a un socavón que a un bache, en el asfalto de Blas Infante, ¿no?

Dice que se ha producido por un fallo en la impermeabilización; por tanto, el fallo de un sistema que estaba establecido. Por tanto, quisiera saber si hay responsabilidades de las empresas que están haciendo la obra y si la Consejería va a exigir responsabilidades al respecto, puesto que si había —y literalmente usted ha dicho— «fallos» en la impermeabilización, si ha habido un fallo sobre un sistema acordado, es responsabilidad de la empresa, y, por tanto, tendrá, o bien que sancionarse el comportamiento de la empresa, o bien ver alguna forma de compensación por el fallo detectado. Y quisiera preguntarle, al respecto, si van a exigir responsabilidades a la empresa por este fallo.

Y, luego, nos ha mostrado, bueno, el sistema de detección de movimientos, etcétera, de previsiones y de cálculos. Y yo preguntarle: ¿En cuántas ocasiones los movimientos han sido mayores que los calculados? ¿En cuántas ocasiones reales han sido los movimientos mayores que los ocasionados? ¿Y en cuántos casos se han tenido que poner en marcha las medidas adicionales que usted ha nombrado, cuando se produce este desajuste entre los movimientos calculados y los movimientos que finalmente se han producido?

Y, a continuación, quisiera preguntarle si la investigación de las grietas detectadas en edificios, si de esa investigación, como he entendido creo que correctamente, que se había hecho un acta notarial del estado de los edificios previos a las obras del metro y con posterioridad a la obra del metro, si las grietas detectadas estaban ya detectadas en las actas notariales que ustedes levantaron, antes de proceder a las obras del metro, o han sido producidas en este momento, ¿no? Mi información sigue siendo de prensa, pero entiendo, por las afirmaciones de los vecinos y de los interesados, que se han producido a lo largo del proceso de construcción de la obra, y quisiera pedirle explicación al respecto, y si han terminado ya los informes sobre estas grietas que se han detectado en una serie de edificios y al parecer, incluso, en algún hotel, aunque quizás de forma más dudosa, ¿no?

Y, por otra parte, yo saludo que la Consejera nos diga que la solución final de la Pablo de Olavide se va a concertar con la comunidad universitaria y con las propuestas que hay sobre la mesa, y quiero preguntar a la Consejera si lo he entendido correctamente y cuándo se va a tener esa solución, ese nuevo proyecto, si es que es un nuevo proyecto, de la terminal de la Pablo de Olavide.

Y me parece, me parece que no tengo ninguna otra pregunta. Bien... Sí, sí, una de ellas, que estaba implícita en el principio, pero que quisiera hacerla directamente.

El paso del río del Guadalquivir ¿está absolutamente calculado y diseñado, o es que se está haciendo una reprogramación del paso del Guadalquivir? Quisiera conocer esta... Porque ésa no es una incidencia que se produzca después del Carmel; o sea, el metro tenía que pasar forzosamente por allí, mucho antes de la incidencia del Carmel. Por tanto, ¿es que existe un nuevo proyecto, o se ha hecho un redimensionamiento de la obra del Guadalquivir? ¿En qué estado exactamente se encuentra el tema? Porque entiendo, quizás erróneamente, que hay un nudo gordiano que nos impide decir cuándo entrará en funcionamiento la línea 1, que yo espero que se haga cuanto antes, fundamentalmente por el área metropolitana de Sevilla, por la comunicación en la propia ciudad, pero fundamentalmente por el área metropolitana.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE

—Gracias, señora Caballero.

En nombre del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra su portavoz, señor Ramos Aznar.

El señor RAMOS AZNAR

—Señor Presidente.

Yo, en relación a la intervención del señor Álvarez, y si el señor Álvarez es tan amable, sí me gustaría someterle cuatro preguntas que a mi Grupo y a mí, como portavoz, nos preocupan.

La primera, en relación al socavón producido, concretarle que me precise... Sabemos la explicación que usted ha dado, que ha fallado la impermeabilización de la zona, en relación a los portillos; pero preguntarle, concretamente, si el socavón producido responde a un fallo constructivo, concretamente, si responde a un fallo constructivo. Y, en función a eso, preguntarle también si ha tenido consecuencias en la estabilidad de las cimentaciones o elementos estructurales de las edificaciones adyacentes o próximas al lugar donde se ha producido el socavón. Y, evidentemente, decía la señora Caballero que, en el supuesto de que sea una causa imputable a un fallo de la empresa constructora, es evidente que habrá que pedir las responsabilidades que correspondan; pero, evidentemente, aquí también habrá un responsable, que será el director de las propias obras, porque usted es el director del metro, pero habrá un director técnico de las obras, a pie de obra, que, evidentemente, es quien tendrá que dar las explicaciones oportunas.

La segunda, es que usted concretase un poco más, en relación a lo que, sin duda, yo creo que existe una gran sensibilidad, que es en el tema de la seguridad, ¿no? ¿Qué volumen actual de fisuras —porque usted

las denomina fisuras, que no grietas, y yo comparto, sinceramente, esa calificación—, se registra en lo que es la trama urbana, más concretamente el eje de República Argentina, como consecuencia de los trabajos efectuados, en relación o diferenciándolo con las tomas, muestras y comprobaciones que se hicieron de la situación de los edificios antes de empezar las obras? Y, fundamentalmente, una pregunta, o dos preguntas, que yo creo que preocupan muy especialmente a la población: ¿Qué previsiones hay en relación a la afección que pueden tener en la seguridad de las personas, de los propios trabajadores, y de las propias personas que se ubican residencialmente en las construcciones adyacentes, como consecuencia de los trabajos próximos de la tuneladora?

Y, también, una pregunta que creo que es obligada: Usted ha planteado hoy, de igual manera, igual lo ha dicho, y yo le pediría disculpas, porque no me he dado cuenta, usted ha planteado multitud de ensayos que se han hecho en relación a hipótesis de futuro, cuando se estén planteando trabajos en concreto. Habla usted de ensayos de carácter geotécnico, en relación a la propia estabilidad de los terrenos, como consecuencia de los flujos del agua, pero, concretamente, ¿se ha planteado algún ensayo sobre el comportamiento de las cimentaciones y de los elementos estructurales de los edificios, como consecuencia de los trabajos de la tuneladora? ¿Se sabe, aunque sea a título de ensayo, cuál puede ser la incidencia que, por efectos..., me imagino que serán de vibración, si se producen, puede tener en cuanto a los edificios?

Ésas son las preguntas, señor Álvarez, y le reitero mi agradecimiento por las explicaciones que usted ha dado.

En relación a la intervención de la señora Consejera, yo creo, y lo digo con toda sinceridad, que, y en esto me parece que coincido literalmente con palabras que usted ha dicho, que, desde luego, la seguridad debe primar sobre los plazos, y lo digo, y no me importa decirlo públicamente aquí, y que, por tanto, yo creo que la gran prioridad tiene que ser ponerle fin y tranquilizar, en la medida de lo posible, porque es evidente que se ha producido una alarma ciudadana, que se ha traducido en una inquietud de los vecinos, tan sólo hay que ver los recortes de los medios de comunicación. Sin duda, esa alarma producida se refiere, en cuanto a la seguridad de las edificaciones, o de los edificios colindantes, y hay un tercer temor, que por eso le hacía al señor Álvarez la pregunta, que es el temor que hay, también, en relación a la entrada e inicio de la tuneladora y su repercusión en las edificaciones.

Por eso, desde luego, la posición de mi Grupo es que, ante estas cuestiones, y ante lo que, sin duda, constituye una gran sensibilidad, desde luego, la vigilancia y el celo en las obras ha de ser constante y permanente, y el socavón, incluso, últimamente producido podría, por eso le hacía la pregunta, señor Álvarez, podría, incluso, a lo mejor, quizás, haberse evitado.

Pero, en cualquier caso, yo creo que hay unas cuestiones que son básicas —y yo creo que desde

el punto de vista técnico el señor Álvarez ha dado respuesta suficiente—: que la máxima preocupación tiene que ser, sin duda, la de garantizar, sobre todo, la estabilidad de los terrenos y, en consecuencia, la propia de las propias edificaciones, valga la redundancia, y, desde luego, en este tipo de obras en el subsuelo, desde luego, yo creo que lo más importante es evitar cualquier tipo de deslizamiento en cuanto al terreno.

A mí, señora Consejera, lo que sí me gustaría de esta comparecencia suya, acompañada por los altos cargos de la Consejería, es que usted también asumiese un compromiso a título personal, porque, en definitiva, aquí estamos planteando, pues, algo en el cual la Consejería, y usted como su titular, nos guste o no nos guste, hay que estar a lo duro y a lo maduro, es evidente que usted es la máxima responsable en esta materia. La Consejería y usted, como Consejera, han sido los responsables últimos, o políticos, en la definición del itinerario de la traza del metro; usted, en definitiva, es la responsable política en cuanto a la definición del propio proyecto en sí; usted es responsable, incluso, de la propia sociedad que gestiona las obras del metro; usted es responsable de la adjudicación de las obras del metro, y, por eso, yo creo que no es osado, y, evidentemente, también, siempre ante la cautela de las propias informaciones técnicas, que desde el punto de vista político también hay que dar un mensaje de tranquilidad. Es curioso que en el último socavón, en el de República Argentina, si no me equivoco, con Blas Infante, creo que se llama así la delimitación del sitio, más o menos —es que yo no soy de Sevilla; creo que eso no debe ponerse o valorarse peyorativamente—, yo creo que ahí lo que ha habido ha sido, pues, sin duda, un despliegue de medios y de personalidades por parte de los directivos de la Consejería, de los técnicos de las obras, incluso el propio Alcalde de Sevilla también ha aparecido y ha planteado la necesidad de la observancia de los controles. Pero, miren ustedes por dónde, la única que no ha aparecido en ha sido exactamente la señora Consejera. Yo, al menos, no la he visto a usted en los medios de comunicación... Digo en el último, en el último. Aquí ha tranquilizado todo el mundo a todo el mundo, y yo lo que le pediría sinceramente, señora Consejera, porque a usted le toca esa responsabilidad, es que usted garantice, como Consejera de Obras Públicas, y creo que en función de las prevenciones que se están tomando desde el punto de vista técnico, tampoco sería muy osado el hecho de que usted garantice, garantice, personalmente, la seguridad de las personas y la seguridad de las edificaciones en la trama urbana del metro. Yo creo que ése es el mensaje que tiene que salir de esta Comisión, en el sentido de que, tras las explicaciones de los técnicos, las explicaciones de su personal directivo, es evidente que la forma de despejar cualquier tipo de alarma ante la sociedad, desde luego, es la garantía personal de la propia Consejería de Obras Públicas de que, efectivamente, usted responde de la seguridad de las personas y de la seguridad de las edificaciones.

Y, por último, se me ha quedado, señora Álvarez, una preguntilla, que estoy convencido de que usted también me la explicará, y es preguntarle concretamente si, como consecuencia de lo que ha acontecido, en lo que es la trama urbana, se contempla algún cambio de itinerario en relación a los que había previstos o planteados a priori.

Muchísimas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE

—Gracias, señor Ramos Aznar.

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la señora Maldonado.

La señora MALDONADO MALDONADO

—Muchas gracias, señor Presidente.

Señora Consejera, yo quisiera antes que nada, pues, agradecerle, en nombre de mi Grupo, en nombre del Grupo Socialista, pues, el trabajo que están haciendo y la detallada información que hemos tenido la oportunidad de conocer, que nos han ofrecido con todo lujo de detalles.

Pero, especialmente, quisiera agradecerle la información por la tranquilidad que supone conocer todas las medidas previstas, que tiene puestas en marcha la Consejería, todas las medidas que nos hacen pensar que no existe ningún tipo de imprevisión, ni de improvisación en las obras del metro, de la línea uno del metro. Porque, además, en el momento en el que nos encontramos, lo han comentado los portavoces que me han precedido, por la situación de alarma que ha creado la grieta, socavón o badén, como lo queramos llamar, no mide más de cuarenta centímetros, la alarma que ha creado esta grieta, evidentemente, en el cruce de Blas Infante, y porque como llueve sobre mojado por el tema de El Carmel de Barcelona.

Yo estoy contenta, estoy tranquila porque, afortunadamente, las explicaciones que se han dado yo creo que son claras al respecto de que esto ha sido un accidente, pero que también el protocolo de seguridad y las medidas de seguridad previstas prevenían, evidentemente, las medidas ocasionales a tomar en el caso de que hubiese cualquier accidente, que yo creo que nadie está libre de que esto suceda. Pero, además, me tranquiliza todavía más haber podido comprobar que estos portillos de paso de agua y todas las líneas y todas las obras que garantizan la seguridad están alejadas de las viviendas, con lo cual, cualquier comparación con lo ocurrido en otras obras del metro, en otras obras del metro, pues, ofrece más tranquilidad a las obras de la línea uno del metro de Sevilla.

Por lo tanto, desde el Grupo Socialista, lo que queremos hacerles llegar es que estamos satisfechos del buen funcionamiento de las medidas de seguridad, tanto para los vecinos como por los trabajadores, como bien decía antes el Director General del Metro de

Sevilla, que a veces se nos olvida que hay muchas personas trabajando bajo tierra para garantizar la seguridad de los que vivimos sobre tierra. Y también, y también, de los edificios, evidentemente, porque estamos hablando de un conjunto de seguridad en Sevilla y su área metropolitana.

Quería transmitirle, igualmente también, la satisfacción que nos produce el hecho de que la Consejera haya estado a pie de obra. Aunque no ha habido fotos, señor Ramos, la Consejera ha estado a pie de obra y ha ofrecido transparencia e inmediatez de información a los vecinos, a la ciudadanía sobre el accidente, o el incidente, del pasado sábado en Los Remedios.

Por lo tanto, la información, que es, evidentemente, una de las cuestiones que más puede ayudar a tranquilizar y el saber que existen todas las previsiones para atender, también, a estos accidentes.

Yo quisiera unirme a las palabras, en este caso, del portavoz del Partido Popular, el señor Ramos Aznar, cuando dice que lo importante es primar la seguridad de las personas y de los edificios por encima de cualquier otra cosa. Es cierto que queremos un metro, que queremos un metro que esté en funcionamiento lo antes posible, pero sobre todo queremos un metro que sea seguro para todos los ciudadanos que vivimos en esta ciudad y que pretendemos usarlo día a día.

Y quisiera decirle, también, al señor Ramos Aznar que en ese compromiso que le ha pedido a la Consejera, yo creo que, espero que usted haya podido, de la exposición, tener ya los indicios que hay para tener la seguridad y la tranquilidad, porque la tranquilidad y la seguridad sólo se pueden garantizar con el trabajo que se hace día a día, con las previsiones y, por supuesto, con que no haya ningún tipo de improvisación para sacar las fotos y que finalmente no funcione.

Por lo tanto, señoría, desde mi Grupo parlamentario, tras escuchar esta extensa y detallada información que nos ha ofrecido la Consejería, lo que estamos es, bueno, pues cada vez más convencidos, se confirma nuestra convicción de que hay una apuesta infundible por el área metropolitana de Sevilla, que, como bien ha dicho antes la Consejera, es pionera, es la primera, la que va a marcar un poco el paso de las áreas metropolitanas, ha sido la primera en tener un consorcio, en tener un metro, y yo estoy contenta de que se haya considerado, un proyecto, algo de interés autonómico. Esto confirma una vez más la apuesta de la Junta de Andalucía y el compromiso, también, de la Junta de Andalucía y de los Ayuntamientos por ese desarrollo equilibrado de las áreas metropolitanas, la apuesta por el transporte público y, sobre todo, la apuesta por la seguridad.

Estamos hablando de generación de riqueza, estamos hablando de generación de puestos de trabajo y estamos hablando de seguridad.

Hemos podido observar con detalle el protocolo de actuación para la seguridad, que nos ha presentado el Director General del Metro de Sevilla, un protocolo que no sé si saben sus señorías que es similar al utilizado en Londres, o en Madrid, en sus últimas ampliaciones,

y que ha sido analizado y aprobado por prestigiosos expertos en este tipo de obras. Hemos podido observar que establece procedimientos claros y eficaces para la seguridad de los vecinos, de los trabajadores y de los edificios, todo tipo de análisis previos, medidas de protección y seguimiento, y, sobre todo, ese control permanente que nos haga o que nos dé la seguridad de que se van a poder tomar las medidas, en cada caso, de forma inmediata.

Evidentemente, no podemos, en una obra como ésta, obviar el hecho de que se tengan unas medidas de emergencia. Está claro que se tienen, como en todas las obras de seguridad, medidas de emergencia, tanto en temas de seguridad en el trabajo, como en protección civil, que permitirán poner en marcha todo tipo de medidas de seguridad, tanto en las obras del metro, y, por lo tanto, esto, para nosotros, señorías, es motivo de satisfacción y también de tranquilidad.

Desde mi Grupo somos conscientes de que las medidas para garantizar la seguridad a veces preocupan y proporcionan mayor inseguridad y mayor preocupación a la ciudadanía, porque parece que, cuando se extreman las medidas de seguridad, es que existen más riesgos. Somos conscientes de que estamos en una sociedad mediática, una sociedad donde se tratan de extrapolar los problemas, pero seguimos insistiendo en que hay que priorizar la seguridad por encima de todo, y la información hará tranquilizar a los vecinos y a los ciudadanos de Sevilla, porque estoy segura de que los ciudadanos, los sevillanos y todos los que vivimos en Sevilla, lo que queremos es un metro seguro y que, sobre todo, que exista seguridad plena en el uso del transporte público.

Es clara la apuesta del transporte público y por la modernización y las áreas metropolitanas de las ciudades, como ya se pone de manifiesto en el propio programa electoral del Partido Socialista, y también en el empuje a la segunda modernización de Andalucía, conscientes de que son más de cuatro millones de personas las que vivimos en el área metropolitana. En este caso, comparto con Concha Caballero el municipio en el que vivimos, y espero compartir en breve también el transporte público para venir a Sevilla.

Y ya decirle a la señora Caballero que yo casi estoy contenta de que el transporte por la zona de Mairena transcurra en superficie, porque al final yo querría que todos los transportes que no contaminan estuviesen en la superficie y los que contaminan bajo tierra. Y para las personas, cuando pasean, sería mucho más agradable que lo hicieran junto a un metro, que no contamina, que con miles de coches, que contaminan en ruido y en gases que todos conocemos.

Por lo tanto, felicitarla por el nuevo trazado, por la zona de Mairena, y animarla a ese impulso de integración de las áreas metropolitanas y su conexión con las grandes ciudades. Estamos convencidos desde el Grupo Socialista de que estamos en el buen camino, de que las condiciones que se han puesto en marcha y las medidas garantizarán la seguridad —como no puede ser de otra manera—, porque los Gobiernos deben poner en marcha todas las medidas

para garantizar la integridad de los trabajadores y de los ciudadanos, aunque a veces resulte impopular el extremar las consecuencias y retomar las opciones de partida porque esto puede generar el retraso de los plazos.

Yo creo que es preferible ser impopular que ser irresponsable. Así que, señora Consejera, trasladarle que estamos satisfechos por el balance del primer año de las obras del metro. Creo que usted ya ha dado una breve... Del estado de las obras en los distintos puntos de Sevilla y del área metropolitana. Yo creo que funcionan adecuadamente y que estamos ante una situación bastante clara de cómo están funcionando bien las medidas de protección, seguridad e información. Y, por supuesto, agradecerle una vez más la inmediatez de la información a la ciudadanía, la inmediatez de información a los vecinos.

Agradecerle, sobremanera, la posibilidad que nos ha dado de conocer de primera mano, en esta Comisión, todas las medidas de seguridad y el estado de las obras, en una obra tan emblemática como el metro de Sevilla, porque además arrastra también un valor simbólico de muchísimos años.

Felicitarla tanto a usted como a su equipo de trabajo por la apuesta que están haciendo, por el trabajo que están haciendo, y sólo desearle que no ocurran accidentes inesperados.

Muchísimas gracias.

El señor PRESIDENTE

—Gracias, señora Maldonado.
Señor Ramos Aznar.

El señor RAMOS AZNAR

—Sí.

Una cuestión que creo que es obligada: el pedirle disculpas la señora Consejera porque en mi intervención he dicho algo que no es cierto, y, por lo tanto, no me duelen prendas en rectificar. La señora Consejera estuvo el primer día del socavón, al cual yo hacía alusión. Por tanto, pido disculpas, precisamente, porque no era así como yo lo dije.

El señor PRESIDENTE

—Muy bien. Gracias, señor Ramos Aznar.

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

La señora CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Si les parece, señorías, vamos... Porque el tiempo apremia y creo que lo más importante es que se hagan ustedes idea de cómo va a la obra viéndola.

No es posible contestar a todas las preocupaciones. Vamos a venir periódicamente. Yo creo que ésta es una primera intervención con toda la parte técnica, pero van a tener esta información, por si surge alguna vez algún incidente, y si no surge también, para tener un seguimiento de qué es lo que estamos haciendo.

Así que, si les parece, vamos a organizar la respuesta lo más escueta posible, porque vamos a explicar mucho mejor —eso creo— sobre el terreno. Yo, desde luego, sí les digo que estoy aprendiendo muchísimo gracias a que voy a la obra; si no, sería imposible entender muchas cosas. Así que yo, si les parece, le voy a dar la palabra al Director General de Metro para que conteste los aspectos técnicos que ustedes han planteado, aunque luego vamos a verlo sobre el terreno; todo lo que se pueda trasladar al terreno, mejor en el terreno. Al Director de Ferrocarriles, para que nos explique la incidencia jurídica y qué es lo que se ha hecho en la relación que hay entre Junta de Andalucía y concesionaria con el tema del incidente, accidente, responsabilidad o no responsabilidad —esa parte, porque entiendo que compete a Ferrocarriles de Andalucía—, y decir exactamente cuál es la previsión. Y, finalmente, yo intentaré humildemente, si es que es posible para mí, asumir todas las responsabilidades y contestarles a todos los retos que tenemos planteados al final de las intervenciones de ellos dos.

El señor DIRECTOR GENERAL DE METRO

—Trataré de ser muy conciso.

Respecto a la primera intervención de la señora Caballero, quisiera decir que, respecto a la pregunta en relación con cambios en la UTE, me gustaría que quedara bien claro: existe una UTE constructora, constituida por una agrupación de empresas constructoras; existe una sociedad concesionaria, constituida por un grupo de socios que constituyen la sociedad concesionaria, y después existe la Administración concedente.

Si la pregunta se refiere a la sociedad concesionaria, como cualquier sociedad, está sujeta a que cualquiera de los socios, en cualquier momento, quiera vender sus acciones o no. Ha aparecido en público que ha habido una de las sociedades que integran —yo no sé nada porque, como empleado de la compañía, no soy socio de la compañía—... Ha aparecido en público que hay uno de los socios que parece que quiere vender sus acciones, pero no puedo decir nada más porque no sé más. Porque hay que separar el ámbito de los accionistas, del ámbito del equipo directivo de la sociedad, al que yo correspondo.

Respecto a las responsabilidades, con relación a lo que yo he llamado fallo, a mí me parece que no estamos acostumbrados a que alguien reconozca que algo se ha hecho mal. O sea, no sé por qué, porque a veces las cosas salen mal y salen mal.

En este caso concreto, estamos hablando de que, efectivamente, ha habido un fallo de la impermeabi-

lización que no entiendo que haya sido un fallo de la empresa constructora. Cuando se está trabajando en las obras públicas, cuando se está trabajando en el subsuelo, cuando se está trabajando en agua... No, lo explico. Yo lo explico y después decimos por qué y hasta qué punto es un fallo achacable o no. Yo soy el primero que, puesto que soy el cliente de la empresa constructora, exijo que la empresa constructora subsane la existencia de ese fallo. Pero hay que hilar muy fino sobre cuál es la responsabilidad y hasta dónde llega.

No me quiero extender mucho, pero voy a poner un ejemplo. La obra más importante que he hecho en mi vida —y llego 36 años de profesional— ha sido un dique seco dentro del puerto de Barcelona, que constituía un cajón de 225 metros, por 60 y por 12 de profundidad en mitad del mar, de manera que teníamos que hacer un recinto absolutamente impermeable, y una vez que el recinto era impermeable, vaciarlo para poder meter barcos a reparar.

En la ejecución de ese cajón, inevitablemente, cuando empezamos a achicar, aparecieron puntos de entrada de agua. En un proceso de impermeabilización, donde no se tiene acceso directo visual, ni siquiera por ningún otro sistema de control, y que lo que se está tratando es de taponar la entrada de agua, que es el peor enemigo que puede haber en la obra pública, es relativamente normal que aparezca en algún punto una entrada de agua que no hubiera podido ser detectada antes.

Desde ese punto de vista, digo que ha habido un fallo de impermeabilización. ¿Es posible que ese fallo de impermeabilización responda a un defecto de ejecución? Desde luego, hoy yo no me atrevería a decirlo. Sí que tengo que decir que la empresa constructora es consciente de que su obligación es reparar a su cargo no sólo el coste de ese fallo, sino las consecuencias que ese fallo tiene para su propia línea de trabajo.

La existencia de responsabilidades, desde el punto de vista de la Administración, o no, será la Administración las que las evalúe. Pero me gustaría que entendiéramos que estamos hablando de una obra muy compleja, en mitad del agua, y el agua es el peor enemigo que hay en cualquier obra; el agua pretende entrar por donde... La única forma de tapar el agua es lo que se ha hecho: dejar que suba el nivel, para que no exista ninguna presión, y, en una situación de equilibrio de presiones, taponar el agujero por donde entra el agua. Si nos empeñamos en taponar el agujero con el agua fluyendo, siempre nos ganará. Simplemente, quería decir eso.

Respecto a una pregunta que me parece muy importante: ¿En cuántas ocasiones han sido mayores los movimientos que los esperados? En ninguna. Precisamente, los protocolos están establecidos para que, cuando de la observación de la realidad y de la comparación de los movimientos reales con los esperados se aprecia que se van a acercando a los esperados, se toman medidas adicionales. ¿Qué quieren decir medidas adicionales? Esta tarde lo vere-

mos en la obra, que cuando nosotros hemos estimado que con dos niveles de arriostramiento —es decir, de contrafuertes— entre pantallas sería suficiente para alcanzar por debajo de los umbrales los movimientos que estaban considerados, y que de la observación de la realidad se ha deducido que los movimientos se podrían acercar a los niveles máximos, de los dos niveles de arriostramiento hemos pasado a tres niveles de arriostramiento. Luego hemos tomado las medidas para que nunca alcanzáramos los niveles máximos.

Tengo que decir que, precisamente, por curiosidad, ayer apareció un artículo de *La Vanguardia* —porque estamos todos muy sensibilizados en el tema del Carmel—, donde los responsables de GISA, la empresa que gestiona la construcción del túnel del Carmel, han reconocido en algún momento —yo no lo había visto, y los conozco a todos— que se habían medido las convergencias —es decir, los movimientos en la clave del túnel— después de la excavación, y que se habían registrado en algún punto hasta un 50% más del movimiento que estaba esperado y establecido en el proyecto. Es decir, estamos entrando en una situación de riesgo incontrolado cuando dejamos que los movimientos superen el umbral que estamos esperando. Ningún caso se ha producido que hayamos superado.

¿Medidas adicionales? Las que han hecho falta. Cuando de la observación de la realidad se ha deducido que teníamos que meter una barrera más de *yet grouting*, hemos metido una barrera de *yet grouting*; cuando hemos tenido que meter un apuntalamiento, hemos metido un apuntalamiento. En varias ocasiones se han tomado las medidas adicionales que ya estaba previsto que habría que tomar, en el caso de llegar a esas situaciones.

En cuanto al señor Ramos Aznar, un socavón, al final, es un agujero en mitad de la calle. En este caso, lo que yo trataba de decir es que no se ha producido un agujero que conocemos como una chimenea; si se hubiera producido un vaciado del terreno debajo, hubiera aparecido un hoyo que hubiera llegado hasta un nivel relativamente profundo, por debajo de la superficie del pavimento. Realmente, se ha limitado a una profundidad de 50 centímetros; si lo queremos llamar socavón, es un socavón. Realmente, esto aparece en mitad de La Palmera, y es un socavón. No creo que sea un problema de nomenclatura.

Sí que puedo asegurar —como ya lo he hecho— que, en absoluto, ese fenómeno tiene ningún tipo de consecuencias ni sobre las propias estructuras del túnel del metro, ni sobre los edificios adyacentes, que —repito— estaban muy lejanos.

La única afección externa que ha tenido el socavón ha sido su propio ámbito de actuación; es decir, ochenta o cien metros cuadrados, como mucho.

En cuanto al volumen de fisuras. Realmente, el número de fisuras detectadas como consecuencia del paso de la obra, no lo sé muy bien, pero, en orden de magnitud, puede estar en los quince o veinte. La lectura de la evolución de esas fisuras nos lleva a pensar que está prácticamente todo estabilizado.

Y, efectivamente, previamente a la obra, se detectó que había edificios que ya tenían daños, pero que, independientemente de que los tuvieran antes del paso de la obra, estamos naturalmente controlando que su evolución no vaya a más, como así está sucediendo, afortunadamente.

En cuanto a la tuneladora. Yo creo que existe una alarma con la tuneladora, que espero que infundada. Es decir, la tuneladora va a tener muy poquita repercusión exterior a su paso por ningún sitio. Desde luego, sí que se ha estudiado, naturalmente, mediante esta modelización que hemos dicho, el comportamiento del terreno al paso de la tuneladora, y, por tanto, se ha estimado en qué puntos del paso de la tuneladora pudiera haber algún peligro para algún tipo de edificio, y ahí es donde se han detectado esas medidas adicionales de protecciones de barreras y tal. Y, por tanto, en ese sentido creo que debemos de estar tranquilos, entre otras cosas también porque, como también ha dicho la representante del Partido Socialista, no pasa por debajo de los edificios y, por tanto, no creo que tengamos que tener ningún riesgo.

Tengo que decir que la aparición pública de estos días, en relación con el incidente, quizás ha tenido un protagonismo por mi parte que hasta ahora no había tenido nunca. Tenemos un procedimiento de actuación, en relación con la información nuestra como empresa concesionaria, en la que normalmente no aparecemos nunca cuando son informaciones que, posiblemente, tenga que dar la Consejería, que es la Administración concedente. En este caso concreto, se trataba de un problema de carácter tan técnico, tan puntual y tan localizado que, por delegación de la Consejera en este caso, he aparecido yo en público ante los medios para dar un mensaje de tranquilidad, porque creo que además no era un mensaje interesado, sino que respondía a una situación real de absoluta ausencia de riesgos.

No hay ningún cambio de trazado como consecuencia de este incidente, porque el incidente para mí es menor. Entiendo que tenga una repercusión ciudadana muy superior. Insisto, la Feria pesa mucho y hay una sensibilidad muy exacerbada, pero para mí es menor y, por tanto, no va a haber, en absoluto, ningún cambio de trazado.

Respecto a la intervención de la representante del PSOE, efectivamente, yo agradezco, en este caso a todos los Grupos, la declaración expresa de que hay que primar la seguridad sobre el plazo, y todos nos comprometemos, efectivamente, a respetarlo. Quizás ahí —y agradezco la complicidad— me voy a permitir una pequeña digresión: A veces, los que intervenimos en la obra pública —y cuando recibimos esta solidaridad y esta complicidad lo agradecemos mucho—, echamos un poco de menos, en coherencia con esa complicidad, que cuando se empieza a hablar de los retrasos se olvida uno de por qué se producen los retrasos, y ya tenemos menos complicidad. Yo pediría, en el buen ambiente que encuentro dentro de esta Cámara, que fuéramos conscientes de que, efectivamente, es posible que con los retrasos tengamos

que tener un poco de tolerancia, si es verdad que se han producido en aras de la seguridad.

Nada más, y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE

—Muchas gracias.

Tiene la palabra.

El señor DIRECTOR DE FERROCARRILES

—Buenas tardes, señorías.

Yo quisiera referirme a una cuestión que se ha planteado, que pudiera haber parecido que quedaba sin contestar, que se refiere a las posibles modificaciones que sobre el proyecto inicial se han producido, y más, en concreto, por lo que se refiere al paso de la dársena de Alfonso XIII.

Miren ustedes, nosotros, desde Ferrocarriles Andaluces, tenemos la responsabilidad de aprobar los proyectos que nos presentan la concesionaria. Nosotros tenemos un asesor geotécnico que trabaja para nosotros, que son profesores de Madrid, y el asesor geotécnico tiene la consigna dada desde la Consejería de Obras Públicas y Transportes de que en todas las reuniones técnicas que se mantienen, y en todos los proyectos que se examinan, optar siempre por la solución más conservadora desde el punto de vista de la seguridad. Es decir, en cálculos ingenieriles, y más en concreto en geotecnia, hay distintas soluciones que se pueden dar para una determinada obra, o para una determinada parte de la obra. Pero nosotros, aun presentándonos, por parte de la concesionaria, un proyecto con un nivel de seguridad aceptable, hemos exigido de nuestro asesor que nos planteara lo más seguro posible que podía hacerse en esas circunstancias. Y ése es el caso, precisamente, del paso del río. Que trataré de huir de tecnicismos, pero la concesionaria planteaba un paso del río simplemente basado en mantener una determinada presión de frente de la tuneladora —de 30 toneladas/metro cuadrado, por si alguien tiene curiosidad—, y nosotros pensamos que eso, aun siendo perfectamente viable desde el punto de vista ingenieril, nos daba mucha menos seguridad que realizar una acción sobre el río de protección del paso de la tuneladora. Y eso asumiendo las consecuencias que pudieran producirse en cuanto al costo, porque, evidentemente, desde la concesionaria se nos podía decir que ya es suficientemente seguro —y hay opiniones técnicas que lo corroboran— ese paso que se nos había propuesto, simplemente con una presión de frente determinada. Pero nosotros hemos entendido que era mejor extremar las medidas de seguridad e ir a la solución más conservadora de todas, que es la de extensión de la capa sobre el río y la de la fabricación *in situ* de los correspondientes pilotes. Ése ha sido nuestro criterio durante toda la obra.

De hecho, ya en el proyecto de trazado cambiamos el trazado de la oferta para que no pasara debajo

de determinados edificios de la Huerta de la Salud, lo cual originó también algunos cambios. Hemos introducido también algunas modificaciones —que, dicho en términos vulgares, suponen albarda sobre albarda— en el procedimiento de ejecución de las pantallas. Insisto —y lo digo delante del público—, si es algo que nosotros pedimos para aumentar la seguridad, nosotros nos responsabilizamos de ello en cuanto al plazo y en cuanto al coste que pueda tener, porque siempre está basado en que haya una mayor seguridad. Y ése es el caso de por qué, existiendo un proyecto perfectamente viable desde el punto de vista técnico, nosotros hemos exigido su modificación para introducir un mayor grado de seguridad del paso de la tuneladora sobre el río. Pensando, sobre todo, en este caso no tanto en edificios, como en los trabajadores que están debajo, en el túnel. Porque encima del río no hay edificios, pero sí que hay personas trabajando en ese túnel, por eso hemos extremado la seguridad hasta ese punto. Por lo tanto, ésa es la razón por la cual el paso del río tiene un proyecto distinto del inicialmente presentado.

Por otra parte, por lo que se refiere a responsabilidades, lo primero que nosotros hemos hecho, el día 4, es escribir a la concesionaria pidiéndole que nos informe exactamente de qué ha pasado, por qué ha pasado, cuáles son las causas y qué remedios se pueden tener. Nosotros esa información, más la que podamos obtener desde nuestros propios técnicos y asesores, la analizaremos desde el punto de vista de si la práctica constructiva que allí se ha realizado es una práctica normal, si es una práctica defectuosa y, en consecuencia, requiere las correspondientes sanciones administrativas que el pliego ya establece, el pliego de la concesión. Entonces, cuando nosotros tengamos esta información, tendremos que juzgar técnicamente si el fallo evidente que se ha producido —eso no se puede negar, porque está ahí— ha sido debido a circunstancias que son, en cierto modo, independientes de una buena práctica constructiva, o son consecuencia de una mala práctica constructiva que allí se haya podido producir, pero eso tenemos que contemplar toda la información, tenemos que juzgarla desde nuestro propio criterio técnico. Si de este juicio se derivara alguna responsabilidad, pues nosotros no tendríamos ningún inconveniente en plantearla con los instrumentos que el pliego nos proporciona, porque es cierto que en este tipo de obras es complicado distinguir lo que es un incidente producido por una práctica correcta a lo que es algo que estaba cantado porque la práctica que se estaba allí produciendo no era la correcta. Y eso es lo que tenemos que distinguir y lo que tenemos que aplicar en su caso.

Nada más.

La señora CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Señorías, para finalizar este turno, que no este tema, que quede claro, porque este tema va a ser

largo y vamos a trabajar en él permanentemente, bien a iniciativa del Gobierno, bien a iniciativa de cualquier Grupo, tanto del que apoya al Gobierno como de la oposición, y encantados, en situaciones difíciles y en situaciones fáciles, porque al final esta obra es de todos. Yo soy la responsable, señor Ramos Aznar, tengo el privilegio de ser la responsable, pero también tengo muy claro que es una obra de todos. Es una obra de todos a la que se llega por consenso con el Ayuntamiento en cuanto a trazado, en cuanto a modelo de si por arriba o por abajo; que trata y que tiene un objetivo básico, que es el potenciar el transporte público, y que el objetivo básico es el servicio, no la obra; es decir, es un servicio público de transporte público al que hay que dotarlo de una infraestructura.

Bien. Entonces, con respecto a lo de si yo tengo, asumo la responsabilidad personal: totalmente, desde el momento en que asumí la Consejería. O sea, que el formar parte de un Gobierno es un privilegio, pero, lógicamente, una responsabilidad política de dimensión que usted no puede ni imaginar, y espero que alguna vez lo pueda comprobar. Sí, el PSOE dice que no, pero, bueno.

Lo que quiero decirle es que eso significa que esa responsabilidad la tengo clara, y además significa que, en el caso del metro de Sevilla, tenemos un turno, un turno aparte de los turnos de vigilancia y todos los mecanismos de vigilancia por parte de la empresa, tenemos un turno de permanencia dentro de la Consejería. Hay tres personas, aparte de ferrocarriles, porque ésa es la empresa instrumental, digamos, en lo que depende directamente del Gobierno y del Presidente de la Junta: yo, como miembro del Gobierno nombrada por el Presidente de la Junta, en primer lugar; en segundo lugar, el Viceconsejero de la Consejería, nombrado por el Consejo de Gobierno, y el Director General, y tenemos un turno de permanencia y, bueno, pues este fin de semana me tocaba a mí. O sea, que ya les anticipo que puede ser que, como Andalucía es muy grande, pues esté fuera de la Comunidad Autónoma y se produzca cualquier incidencia. Lo que si les puedo asegurar es que siempre va a haber una persona responsable de la Administración para dar la cara.

Le puedo asegurar que en el momento en que comprobé que el tema, aunque pudiera generar más preocupación social, la envergadura del tema era no excesiva, aparte de que fui personalmente a verlo, básicamente, pues para también estar con las personas responsables, los técnicos responsables, porque a veces yo creo que los técnicos también necesitan ver que por parte del Gobierno se está con ellos, en momentos que son siempre desagradables, y estuve, bueno, pues al tanto. Y, por supuesto, al día siguiente, como estaba de guardia, pues también pasé por la obra. Pero, vamos, era porque estaba de guardia, de acuerdo también con los protocolos de comportamiento en relación con todas las incidencias del metro que tenemos establecidas en la Consejería.

Hemos hecho también un esfuerzo de comunicación a los ciudadanos, de reunión con los vecinos;

tenemos —como saben y ya lo comentamos la otra vez— una oficina de información técnica, y tratamos de dar la cara, tranquilizar a los ciudadanos; pero yo también entiendo que las familias que viven en una zona donde están viendo la obra, de la magnitud de la del metro de Sevilla, que ustedes van a ver esta tarde, comprendan también, pues que simplemente es un tema desconocido y que, pues haya una hipersensibilidad, pero yo creo que todos lo aceptamos así.

El tema del plazo, señora Caballero. Como creo que a lo largo de la intervención se ha podido observar, la naturaleza..., a veces se distingue entre naturaleza viva y naturaleza muerta. Yo he llegado a la conclusión de que no hay naturaleza muerta: toda está vivita y coleando. Es espantoso o fabuloso, según se mire. Pero aquel que dice que, entrando por la naturaleza muerta no tiene problema, yo creo que se equivoca. Una de las cosas que yo he aprendido en esta Consejería —y le aseguro que de forma a veces traumática— es ver hasta qué punto la naturaleza muerta, denominada así, está absolutamente viva ¿Qué quiere decir esto? Que, lógicamente, se hacen los proyectos, se define cómo ha de trabajarse; pero, al mismo tiempo, hay miles de proyectos sucesivos para por si acaso sucede esto, y por si acaso sucede esto, y por si acaso sucede esto. ¿Por qué? Porque, al ser viva esa naturaleza, cuando se interviene de una forma tan brutal... Porque las obras de ingeniería son una intervención impresionante sobre la naturaleza, y, sobre todo, en el caso de Sevilla, donde el tema del agua, bueno, pues es conocido y hemos tenido ya experiencias al respecto, bueno, pues nos hacen ser especialmente cautos y decir: bien, si el período de ejecución normal podía desarrollarse en un tiempo, que es, además, en el que queremos poner el servicio, si sucediera algún problema o reaccionara el ámbito de actuación de otra manera a la..., también prevista, pero, en fin, hay que tomar una serie de medidas complementarias que pueden llevar a agotar plazos que en principio, si todo va bien y la naturaleza responde bien, pues no habría problemas. Lo que queremos es que no se minimice ningún efecto de reacción, no se minimice, sino que se le dé toda la importancia.

Ésta es un poco la instrucción que hay y el compromiso que hay, y yo espero que ustedes lo compartan, aunque, por supuesto, voy a aceptar, y además muy bien, las críticas que ustedes hagan, porque en este caso yo me voy al Código Civil, que es mucho más seguro para mí, y me voy a la reacción de un buen padre de familia, y lo que diría un buen padre de familia es seguridad por encima del cumplimiento de un plazo formal. Esto es lo que..., eso sí que lo he estudiado, y me voy a ese ámbito, en el que le aseguro que me encuentro muchísimo más segura; me encuentro muchísimo más segura y un buen padre de familia diría premiar la seguridad sobre todo y, a continuación, cuanto antes podamos —también se lo garantizo—, cuanto antes, somos los primeros interesados en que esté en servicio cuanto antes, y además que el período constructivo sea de forma lo

menos traumática posible para una ciudad, porque es una intervención muy potente, muy potente.

Bien, han planteado ustedes muchísimas cosas. Hay una pregunta concreta que quizás pueda contestar a otras que iremos contestando a lo largo de la tarde y en futuras comparecencias, pero sí que quería comentarles que usted ha preguntado por la parte de la Universidad, de la Pablo de Olavide.

Había tres requisitos por parte del Rector, y entonces se está trabajando en cumplimiento de esos requisitos, que en absoluto condicionaban el modelo constructivo de por arriba o por abajo, puesto que, si de lo que se trata es de prestar un servicio público, le aseguro que la garantía es de accesibilidad: cuanto más visible y cuanto más cercano y accesible, muchísimo mejor. Es decir, cada vez que bajamos un metro no en línea, sino para abajo, disminuye el número de usuarios. Entonces, eso, bueno, pues es una constatación de la reacción de los ciudadanos. Entonces, como aquí de lo que se trata es de facilitar el transporte público siempre que se pueda, muchísimo mejor, más seguro, más aconsejable, y, desde luego, lo que se está haciendo en el resto de las ciudades europeas es el ir en superficie y no en subterráneo.

Ha preguntado usted por el tema de la Universidad. Como le digo, en ningún momento se planteó el modelo constructivo. Sí que se plantearon tres requerimientos básicos: el primero, había una preocupación por que la ampliación futura, en los planes futuros, que han podido variar, según parece, pues no se vean condicionados por el trazado del metro; en segundo lugar, temas de carácter medioambiental —las florecitas que son muy sui géneris del ámbito del campus en una zona concreta—, y en tercer lugar el tema de la seguridad. Ésos son los requisitos con los que creo que estamos trabajando para dar una solución clara, y en ese sentido creo que podremos, dentro de poco, comunicar a la opinión pública por dónde van las alternativas.

Decirles que en Mairena lo que sí hay es un deseo de los Ayuntamientos, y entiendo que de todos los ciudadanos, de contar con un transporte público, y, como en paralelo con la línea 1 de metro se ha pedido el desarrollo del tranvía metropolitano, prácticamente para ponerlo en funcionamiento a continuación, sin solución de continuidad, el problema es que había que dar unas determinadas soluciones para poder luego desarrollar un tranvía, y un tranvía le aseguro que es absolutamente superficial, convive perfectamente con el tráfico, no solamente no es barrera, sino todo lo contrario, lo que provoca y lo que favorece es la conexión del ámbito ciudadano, y lo que provoca división son las autovías, señorías, las autovías es lo que provoca... Entonces, se ha cambiado todo el modelo de desarrollo de las autovías previstas en El Aljarafe; se han transformado en grandes bulevares, en donde convive el transporte público, carril-bici, zona arbolada, y, por supuesto, se reduce significativamente la velocidad del tráfico, que es la que de verdad crea accidentes, es insegura, crea barreras, etcétera, y se apuesta por

el transporte público. Yo creo que El Aljarafe, bueno, pues cuando esté terminado y esté en funcionamiento, yo estoy segura de que será valorado positivamente por el conjunto de los ciudadanos.

En cualquier caso, he tratado de responder a aquellos temas que son genéricos, más políticos; los técnicos los vamos a ver esta tarde, y les ruego disculpas si no he satisfecho todas sus demandas de información, y me comprometo, desde luego, bien personalmente, bien a través de cualquier tipo de

iniciativa, a dar cuenta a sus señorías de todo lo que estimen necesario y oportuno preguntar.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE

—Bien, pues, agotado el orden del día, y dándoles las gracias a la Consejera, a su equipo y al señor Álvarez, levantamos la sesión.