



PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

DIARIO DE SESIONES

Número 365, Serie A

VII Legislatura

Año 2007

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

Sesión celebrada el miércoles, 6 de junio de 2007

ORDEN DEL DÍA

Comparecencias

Comparecencia 7-07/APC-000260, de la Excmá. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a petición propia, a fin de informar sobre la formulación del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013.

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- Comparecencia 7-07/APC-000206, de la Excmá. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar sobre la incidencia y los efectos del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía sobre la obligada adaptación de los planes generales de ordenación municipal a la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía, presentada por el G.P. Popular de Andalucía.
- Comparecencia 7-07/APC-000234, de la Excmá. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar acerca de los criterios de interpretación de las limitaciones de crecimiento del POTA y las zonas o sectores declarados de interés subregional, comarcal y autonómico, presentada por el G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.
- Comparecencia 7-07/APC-000257, de la Excmá. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar sobre la aplicación de los criterios del POTA que limitan el crecimiento en los nuevos desarrollos urbanísticos, presentada por los Ilmos. Sres. D. Manuel Gracia Navarro, D. Juan Antonio Cebrián Pastor, Dña. Elia Rosa Maldonado Maldonado, D. José Muñoz Sánchez, D. Fidel Mesa Ciriza y D. Luciano Alonso Alonso, del G.P. Socialista.

Preguntas Orales

Pregunta Oral 7-06/POC-000202, relativa a rehabilitación integrada, formulada por los Ilmos. Sres. D. Juan Antonio Segura Vizcaíno y D. Juan Antonio Cebrián Pastor, del G.P. Socialista.

Pregunta Oral 7-07/POC-000089, relativa al Consorcio Metropolitano de Transportes de Córdoba, formulada por el Ilmo. Sr. D. Luis Martín Luna, del G.P. Popular de Andalucía.

Pregunta Oral 7-07/POC-000162, relativa a la construcción de una dársena deportiva en el Caño de la Barreta en El Rompido (Huelva), formulada por el Ilmo. Sr. D. Ignacio García Rodríguez, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

Pregunta Escrita 7-05/PE-001323, relativa a la Ronda del Ferrocarril en El Puerto de Santa María (Cádiz), presentada por el Ilmo. Sr. D. Ignacio García Rodríguez, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

Pregunta Escrita 7-06/PE-003711, relativa al proyecto de autovía-desdoblamiento de la N-340 entre Vejer y Algeciras (Cádiz), presentada por el Ilmo. Sr. D. Ignacio García Rodríguez, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

Pregunta Escrita 7-06/PE-004415, relativa al desarrollo del Cortijo de la Gertrudis en Los Barrios (Cádiz), presentada por el Ilmo. Sr. D. Ignacio García Rodríguez, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

Pregunta Escrita 7-07/PE-000563, relativa al acceso a la vivienda de personas divorciadas, presentada por el Ilmo. Sr. D. Ignacio García Rodríguez, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía .

SUMARIO

Se abre la sesión a las once horas, diecinueve minutos del día seis de junio de dos mil siete.

Comparecencias

Comparecencia 7-07/APC-000260, de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas, Transportes y Vivienda, a fin de informar sobre la formulación del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013. (pág. 11684).

Intervienen:

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

Ilma. Sra. Dña. Carmen Pinto Orellana, del G.P. Andalucista.

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

Ilmo. Sr. D. Luis Martín Luna, del G.P. Popular de Andalucía.

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

Debate agrupado de las Comparecencias 7-07/APC-000206, 7-07/APC-000234 y 7-07/APC-000257, de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas, Transportes y Vivienda, a fin de informar sobre incidencias y efectos del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía sobre la obligada adaptación de los Planes Generales de Ordenación Municipal a la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía. (pág. 11697).

Intervienen:

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

Ilma. Sra. Dña. Carmen Pinto Orellana, del G.P. Andalucista.

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

Ilmo. Sr. D. Luis Martín Luna, del G.P. Popular de Andalucía.

Ilmo. Sr. D. Fidel Mesa Ciriza, del G.P. Socialista.

Preguntas Orales

Pregunta Oral 7-06/POC-000202, relativa a la rehabilitación integrada. (pág. 11713).

Intervienen:

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

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

Pregunta Oral 7-07/POC-000089, relativa al consorcio metropolitano de transportes de Córdoba. (pág. 11714).

Intervienen:

Ilmo. Sr. D. Luis Martín Luna, del G.P. Popular de Andalucía.

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

Pregunta Oral 7-07/POC-000162, relativa a la construcción de una dársena deportiva en el Caño de la Barreta en El Rompido (Huelva). (pág. 11715).

Intervienen:

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

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

Pregunta Escrita 7-05/PE-001323, relativa a la Ronda del Ferrocarril en El Puerto de Santa María (Cádiz).

Contestada por escrito.

Pregunta Escrita 7-06/PE-003711, relativa al proyecto de autovía-desdoblamiento de la N-340 entre Vejer y Algeciras (Cádiz).

Contestada por escrito..

Pregunta Escrita 7-06/PE-004415, relativa al desarrollo del Cortijo de la Gertrudis en Los Barrios (Cádiz).

Contestada por escrito.

Pregunta Escrita 7-07/PE-000563, relativa al acceso a la vivienda de personas divorciadas.

Contestada por escrito.

Se levanta la sesión a las catorce horas, treinta y siete minutos del día seis de junio de dos mil siete.

Comparecencia 7-07/APC-000260, de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas, Transportes y Vivienda, a fin de informar sobre la formulación del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013.

La señora PRESIDENTA

—Señoras y señores Diputados, vamos a dar comienzo a la Comisión de Infraestructuras, Transportes y Vivienda. Y vamos a empezar con el primer punto del orden del día, comparecencia de la excelentísima señora Consejera de Obras Públicas, Transportes y Vivienda, a petición propia, para informar sobre la formulación del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía. Esta comparecencia va a ir a un solo turno; la siguiente comparecencia, que es un debate agrupado, irá a dos turnos. ¿De acuerdo?

Tiene la palabra la señora Consejera de Obras Públicas.

La señora CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Bien. Gracias, señora Presidenta. Señorías.

Comparezco ante esta comisión parlamentaria a petición propia para informar sobre la formulación del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte entre 2007-2013.

Como saben, el Consejo de Gobierno, el pasado 22 de mayo, aprobó el decreto por el que se acuerda la formulación de este Plan de Sostenibilidad del Transporte en Andalucía.

Como saben, Andalucía tendrá que hacer frente en los próximos años a importantes y decisivos retos relacionados con la sostenibilidad de su crecimiento, para lo cual el Consejo de Gobierno del pasado día 5 de junio aprobó el documento de medidas sobre el cambio climático.

La política del transporte está estrechamente relacionada con la política energética. Se trata de un sector clave en los aspectos como el uso de la energía, emisión de gases contaminantes del efecto invernadero y el consumo de recursos naturales.

Por esta razón, el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte se considera como un marco estratégico para lograr, por una parte, el salto cualitativo en dotación de capital físico que permita un crecimiento económico y cohesión social, y, al mismo tiempo, responda a los planes de la Comunidad Autónoma en materia de compromisos contra el cambio climático del propio Estado y de la Unión Europea en materia de transporte y sostenibilidad.

El plan parte del principio de que Andalucía necesita seguir extendiendo sus infraestructuras y servicios del transporte tanto para la comunicación externa como interna, para mercancías y pasajeros, puesto que nuestra Comunidad está en pleno proceso de

modernización y las infraestructuras del transporte son claves para la competitividad de la economía. Esta mejora del crecimiento es necesario que se realice de forma sostenible y dentro de la estrategia de lucha contra el cambio climático.

Los objetivos que se formulan en el plan son los siguientes:

En primer lugar, favorecer que el transporte haga un uso racional y sostenible de los recursos naturales, propicie la disminución de emisión de gases efecto invernadero y contribuya a la mejora de las condiciones ambientales y lucha contra el cambio climático. La segunda es la mejora en la eficiencia económica y energética del transporte como elemento clave para la organización y funcionamiento de las actividades productivas y del territorio de las ciudades. En tercer lugar, la mejora de la calidad de vida de la población, interviniendo de manera diferenciada entre las ciudades y pueblos, dependiendo, además, de cada categoría y características de las mismas. En cuarto lugar, impulsando el papel de las infraestructuras como instrumento para mejorar la competitividad de Andalucía. Y, en quinto lugar, mejorar la articulación de Andalucía internamente y con el conjunto de España y de Europa.

Pero tan importante como la formulación de este plan y de estos objetivos es la concertación social, que, como saben, es pilar de la actuación de la Comunidad Autónoma. De ahí que el Gobierno andaluz se proponga como objetivo básico alcanzar unos acuerdos con los agentes económicos y sociales sobre las infraestructuras y programas específicos que deban desarrollarse en los próximos años.

En este sentido, les puedo informar de que el pasado día 4 de junio se efectuó la primera reunión para el desarrollo de este plan con los agentes económicos y sociales, y en dicha reunión se acordó una metodología de trabajo y unos calendarios que les paso a referir.

En primer lugar, vamos a realizar una evaluación provisional del Plan Director de Infraestructuras de Andalucía 1999-2007..., 1997-2007, avanzando lo que son estimaciones, puesto que está sin concluir el año 2007. En segundo lugar, elaborar un documento de diagnóstico y acordar ese diagnóstico y objetivos del sector del transporte de mercancías y de las infraestructuras ligadas a los sectores económicos en general, a fin de hacer mucho más eficiente nuestro sistema productivo y más competitiva en general nuestra economía. En tercer lugar, realizar y pactar el diagnóstico y las medidas prioritarias en la actuación en relación con el transporte de viajeros, sobre todo respecto a las necesidades de los ciudadanos.

Pues bien, esta misma estructura que vamos a hacer con los agentes sociales y económicos va a ser un poco la que proponga en este día —como digo, es el momento de la formulación: tendremos tiempo de analizar en profundidad todas las propuestas concretas—. Y me voy a limitar en estos momentos a estos tres temas clave que van a permitir el desarrollo de la concertación a lo largo de los próximos meses.

Bien, en cuanto al balance del Plan Director de Infraestructuras, voy a hacer un resumen y, sobre todo, una estimación, puesto que, como digo, el año 2007 todavía está por concluir. A final de año traeré a este Parlamento lo que es la evaluación completa, con el nivel de ejecución y la puesta en servicio de las distintas infraestructuras y su previsión en corto plazo.

Si hacemos esa estimación financiera, el PDIA preveía un capítulo de inversiones para los servicios de transporte con una inversión global de 12.797 millones de euros. La inversión realizada en estos 11 años ha sido de 16.322 millones de euros, lo que supone una ejecución de los objetivos financieros por encima de los previstos —es decir, un 127% de lo previsto—. Los programas de inversión quedarían de la siguiente manera de una forma global:

En la red viaria se han invertido 8.761 millones de euros, es decir, un 110% sobre el objetivo previsto. En este sentido caben destacar actuaciones de la Administración autonómica como la puesta en servicio de las grandes infraestructuras previstas en el Plan Director de Infraestructuras, como la Jerez-Los Barrios, la A-92 hasta Almería y la reconstrucción de más de ciento veinticuatro kilómetros de la A-92 para adaptarla a una autovía de última generación. Además, se terminarán en esta legislatura la autovía Jerez-Arcos, prevista para inaugurar para el verano en su totalidad; Jerez-Sanlúcar, que está en servicio; Sevilla-Utrera, que se terminará en esta legislatura; del eje del Guadalquivir la previsión que tenía el PDIA es la parte metropolitana —se va a hacer el siguiente tramo de Cártama-Casapalma—; está en servicio Martos-Jaén-Mancha Real —se está haciendo la variante de Mancha Real—; está en ejecución Lucena-Cabra, y, además, no previsto en el PDIA, pero está también en ejecución la autovía entre Úbeda y Baeza.

Por su parte, la Administración central ha logrado superar en los últimos años el gran retraso que tenía la ejecución de las infraestructuras y las autovías que estaban establecidas en el PDIA, de forma que en la actual legislatura podrán ponerse en servicio prácticamente en su totalidad. Como saben, primero se puso en servicio, en la anterior legislatura, la de Ayamonte, y en esta legislatura se terminará la Ruta de La Plata en la parte de Andalucía, la Córdoba-Antequera, la Granada-Motril, y de la Autovía del Mediterráneo esperamos que se recuperen los tiempos perdidos como consecuencia del accidente y que en 2009 esté en servicio. Se ha producido, además, un avance sustancial en el resto de la red viaria gracias a la puesta en marcha del Plan de Carreteras de Andalucía, a través del Plan de Mejora de la Accesibilidad, la Seguridad Vial y la Conservación en la Red de Carreteras, pactado no solamente con los agentes económicos y sociales, sino también con las diputaciones, habiéndose hecho lo que es la transferencia de vías y carreteras competencia de otras Administraciones y asumiendo las carreteras que tenían una incidencia autonómica, y se han superado claramente las previsiones que teníamos para estos

ámbitos. Es decir, en concreto se han realizado, se ha actuado sobre 9.800 kilómetros de carretera: en variantes, trazados y acondicionamiento han sido 2.400 de esos 9.800, y el resto en refuerzo de firme, que han sido 7.500 kilómetros.

En cuanto a la red ferroviaria, la previsión de inversión se ha superado en un 145% sobre el objetivo previsto y se han invertido 4.900 millones de euros. En esta inversión del ferrocarril cabe distinguir:

La Administración central ha desarrollado, o está desarrollando, la alta velocidad Córdoba-Málaga. Saben que está en servicio hasta Antequera y es previsible que a final de año o principios de 2008 esté perfectamente en servicio toda la línea. Están trabajando, como sabe, en la duplicación de la vía en la bahía de Cádiz, una de las prioridades que teníamos planteadas en el Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz, y, además, se está trabajando en todos los proyectos y todo el resto de conexiones de capitales andaluzas.

Por su parte, la Administración autonómica ha triplicado la inversión prevista, puesto que ha acometido dos líneas de actuación que no tenían una previsión financiera en el Plan Director de Infraestructuras: por una parte, todas las infraestructuras de metros de Sevilla, Málaga, Granada, tren-tranvía en Bahía de Cádiz, y, además, el nuevo trazado de alta velocidad, transversal del ferrocarril, del eje transversal de Andalucía, la A-92 ferroviaria, que, como saben, a principios de esta legislatura se llegó a un acuerdo con la Administración central tras los grandes desencuentros que hubo con la anterior Administración en relación con la comunicación entre Sevilla, Granada y Almería, y, por tanto, también la comunicación de Granada con Madrid, de tal manera que la Junta de Andalucía está asumiendo la transformación en alta velocidad de la comunicación entre Sevilla-Antequera y la Administración central Antequera-Granada-Almería.

En cuanto a puertos, la inversión es de 1.449 millones de euros —un 123% sobre los objetivos previstos—, y en aeropuertos son 994 millones de euros los que se han invertido —un 462% de lo previsto—. Las áreas logísticas también han recibido un gran impulso, con más de ciento sesenta millones de euros —es decir, un 189% de lo previsto—.

Bien. Yo creo que a final de año tendremos ocasión de analizar en profundidad todas y cada una de las infraestructuras, y, por tanto, lo que he querido en estos momentos es darle una primera estimación, de la que tenemos en estos momentos, y que se presentará con la documentación completa a la mesa de concertación, pero quería que también la tuvieran sus señorías.

En cuanto al siguiente aspecto que vamos a abordar en la mesa de concertación, va a ser el del transporte de mercancías, y ahí vamos a intentar llegar a un acuerdo sobre el diagnóstico, teniendo en cuenta que en Andalucía se ha producido un intenso crecimiento del transporte paralelo al crecimiento económico. A veces el crecimiento de las necesidades de transporte ha ido por encima y por delante del propio crecimiento

económico, y en la actualidad el transporte de mercancías con origen y destino en Andalucía asciende a más de seiscientos millones de toneladas anuales. Se ha triplicado su volumen desde 1998, que era de 200 millones de toneladas. Además, existe un notable predominio de la carretera como transporte modal, con el 77'2% del total. El transporte marítimo representa el 21'8, moviendo más de cien millones de toneladas anuales, más de la cuarta parte de todo el movimiento de contenedores nacional, lo que revela la potencia del sistema portuario andaluz.

Las tendencias apuntan, por tanto, a que el tráfico de mercancías, como el propio sector logístico, tiene que mantener unos ritmos de crecimiento, y además apostar por la intermodalidad o comodidad, que es lo que propicia en estos momentos la Unión Europea.

Bien. Yo creo que este va a ser uno de los temas más importantes, junto con todo lo que son las comunicaciones del largo recorrido. En las dos últimas décadas, saben que tanto por parte del Estado como por parte de la Comunidad Autónoma se ha pasado a una situación de aislamiento de Andalucía a una mejora sustancial de las comunicaciones viarias y ferroviarias. En estos momentos resulta necesario completar e incrementar estas conexiones, dado que significan un factor clave para la competitividad de nuestra economía, favoreciendo, además, la intermodalidad y los modos de transporte más eficientes desde el punto de vista energético, a la vez que más respetuosos con el medio ambiente.

En este sentido, los objetivos son completar la red viaria y consolidar el sistema intermodal de transporte de mercancías, garantizando los usos combinados y más eficientes, teniendo en cuenta las conexiones ferroviarias, así como el desarrollo de las áreas logísticas como red interconectada de nodos multimodales, accesibles desde el conjunto del territorio.

Las comunicaciones exteriores necesitan un nuevo impulso, y los objetivos serían completar las conexiones externas terrestres de Andalucía con el resto de España y de Europa; potenciar el ferrocarril como modo de transporte más eficiente desde el punto de vista económico y ambiental, y el funcionamiento en red de los sistemas portuarios y aeroportuarios de Andalucía con el resto de España y de Europa. Las propuestas son: completar la red viaria que conecta Andalucía con el centro de la Península, el Mediterráneo y el Atlántico; nuevas conexiones con el Levante; nueva conexión por Lisboa, por el centro; comunicaciones con la zona occidental con Lisboa, y comunicaciones de Andalucía con Castilla-La Mancha, así como comunicaciones con el litoral mediterráneo.

Hay que garantizar las conexiones por ferrocarril de alta velocidad de todas las capitales andaluzas con Madrid y Barcelona, así como las conexiones ferroviarias transversales, entre las que destaca el eje ferroviotransversal, al que antes hacía referencia, que ya está iniciado, como ustedes saben, pero que hay que concluir. Es decir, Sevilla-Antequera-Granada-Almería, que se realizará como alta velocidad completa.

La mejora de las conexiones de los aeropuertos con el resto de modos de transporte, asegurando que el conjunto de la población se encuentra a menos de una hora de un aeropuerto. Además de la mejora de las conexiones marítimas de pasajeros con el norte de África y con las Islas Canarias y el desarrollo de las nuevas conexiones de los puertos andaluces, tanto internacionales como nacionales.

Las prioridades que se analizarán los agentes económicos y sociales se trasladarán después a esta Comisión, cuando lleguemos a un acuerdo básico de diagnóstico y prioridades. Y, desde luego, tendremos en cuenta cualquier consideración o aportación que se quiera hacer desde el Parlamento.

En cuanto al transporte de viajeros, es el tercer aspecto que vamos a abordar en la mesa de concertación. Hay que tener en cuenta datos muy reveladores de cuál es la situación del transporte de viajeros, o transporte de pasajeros en nuestra Comunidad. Según los estudios técnicos que tenemos analizados, de acuerdo con todos los estudios que se están haciendo de las áreas metropolitanas y de movilidad dentro de nuestra Comunidad, en Andalucía se producen al año más de un millón doscientos millones de viajes en días laborables, de desplazamientos en días laborables, motorizados. De los cuales, el 5% se refieren a relaciones con el exterior de Andalucía, el 20% son comunicaciones interurbanas y el 75% de los viajes corresponden al interior de las áreas metropolitanas. Estas áreas metropolitanas han dado un fuerte desarrollo residencial en las segundas..., primeras y segundas coronas, lo que ha provocado una necesidad de mayor desplazamiento, y al mismo tiempo ha ampliado lo que es el mercado de la vivienda y el mercado de trabajo en los grandes centros regionales. Es necesario, por tanto, ir a una ordenación que nos permita la prestación de los servicios de la forma más próxima, para evitar desplazamientos de lo que son la utilización de los servicios básicos y, digamos, la prestación de las dotaciones más imprescindibles, y al mismo tiempo que garantice, con un sistema de transporte público eficiente, esa ampliación del mercado de la vivienda y del mercado de trabajo.

El plan, a la hora de hacer propuestas sobre el transporte de viajeros, distingue tres ámbitos fundamentales: las comunicaciones entre los centros regionales, la accesibilidad del conjunto del territorio o desplazamientos interurbanos y el transporte de las áreas metropolitanas. Bien. Las comunicaciones entre los centros regionales, como saben, el desarrollo de la alta velocidad nos puede permitir, a final de 2013, organizar el sistema de comunicación de todas las ciudades entre sí por alta velocidad, desarrollando la alta velocidad interior de Andalucía en tiempos muy competitivos y mejores que con el automóvil. En segundo lugar, el otro gran proyecto, la accesibilidad al conjunto del territorio, con dos temas básicos, que son, precisamente, la ordenación del transporte público de accesibilidad a todos los municipios y a todas las comarcas, y la organización consorcial, a partir de los consorcios metropolitanos, así como el desarrollo de

la accesibilidad, mejorando y profundizando lo que ha sido esta primera fase del Plan MAS CERCA, para garantizar vías multimodales y mejora de accesibilidad a todos los municipios.

El Plan de Transporte Público Interurbano va a recibir un impulso y será un objeto prioritario, según se ha planteado también por los sectores económicos y sociales, y es intención del Gobierno abordarlo en la mesa de concertación.

Bien. En cuanto al tercer aspecto, que me parece también relevante, el de las áreas metropolitanas y del litoral, dado que es aquí donde se producen mayor número de desplazamientos motorizados, y además donde se produce mayor congestión y emisiones, que hay que abordar, el objetivo es la aprobación de los planes de transporte metropolitanos en todos los centros regionales, es decir, en todas las capitales más Campo de Gibraltar, y aquellas áreas del litoral que así lo demanden, así como el desarrollo de los consorcios metropolitanos, de tal manera que a partir de los consorcios... Que esperamos que estén constituidos todos a final de año, una vez que se constituyan los Ayuntamientos y pasen por los Plenos respectivos; esperamos que estén concluidos a final de año todos los consorcios y todas las áreas metropolitanas. Y además que estos órganos de gestión a los que se transfiere la competencia autonómica, no la municipal, pero, sin embargo, se pacta con los Ayuntamientos, podamos ampliar su ámbito de colaboración con todos los Ayuntamientos de una misma provincia para articular todo el transporte público dentro de cada provincia.

Además, bueno, pues toda la orientación de las infraestructuras en el área metropolitana es de nuevas infraestructuras, tanto de metros, de tranvías, de acuerdo también con la filosofía de colaboración con los Ayuntamientos, la resolución del problema de la movilidad local. Y, lógicamente, todas las actuaciones que van destinadas a mejorar lo que son los desplazamientos no motorizados, como carril-bici, paseos, y la configuración de las grandes vías, como bulevares, que permitan e inviten al paseo, a la utilización de estas vías para el desplazamiento en lugar del coche.

Por último, todo esto hay que encuadrarlo en lo que son los planes de sostenibilidad y los planes de lucha contra el cambio climático, que ha aprobado el Gobierno, de tal manera que tanto el tema de la organización de la vivienda y del urbanismo como el transporte, el transporte representa prácticamente el 25% de las emisiones, y el consumo y la emisión que provoca cada ciudadano, o cada casa o cada vecino, al final representa también más del 30% del conjunto de las emisiones que se producen en nuestra Comunidad. Es decir, son ámbitos en los que se está trabajando en la línea de lo que tradicionalmente o de lo que actualmente se considera como prioritario, que es la configuración de la ciudad compacta, de los barrios multifuncionales, de las prestaciones de servicios, de evitar la movilidad para atender las necesidades básicas, que se puedan realizar dentro de un mismo barrio y se puedan hacer, por lo tanto, a

pie, sin necesidad de coger el coche. Y luego todo el conjunto de medidas de apoyo al transporte público y potenciar la utilización de energías alternativas, tanto en el transporte público como en el uso del transporte privado.

Bien. Hay ahí toda una serie de temas a negociar y a concretar. Y me parece que era obligado poner en conocimiento de sus señorías la formulación de este plan, la orientación que pretender darle el Gobierno, la apertura de la negociación con los interlocutores sociales y, desde luego, para hacer partícipe desde este momento ya al Parlamento con cualquier tipo de iniciativas que ustedes estimen convenientes para el debate que en estos momentos abrimos.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señora Consejera.

Pasamos al turno de posicionamiento de los distintos Grupos parlamentarios. Tiene en primer lugar la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Andalucista, señora Pinto Orellana.

La señora PINTO ORELLANA

—Sí. Muchas gracias, señora Presidenta.

En primer lugar, quiero agradecer la presencia hoy aquí, la comparecencia de la señora Consejera en esta Comisión.

Desde el Grupo Parlamentario Andalucista pensamos que la buena comunicación territorial, pues, es de vital importancia, que la buena comunicación es importantísima para el desarrollo económico de Andalucía. Ahí estamos completamente de acuerdo.

Consideramos que los seis bloques a los que se enfrentaría el Plan de Infraestructuras durante estos años son seis grandes carencias que tiene Andalucía hoy mismo y que, si finalmente ven la luz los proyectos y las medidas de las que nos ha hablado hoy aquí, las infraestructuras en el conjunto del territorio se verán mejoradas de manera considerable.

Quisiera insistir en las necesidades territoriales como pilar fundamental para el desarrollo económico de zonas completamente desfavorecidas. Está muy bien ver las necesidades de grandes infraestructuras que comuniquen las ocho capitales, pero la conexión de las mismas no es una realidad hoy por hoy. Tenemos provincias, como Jaén, que no están comunicadas con Sevilla, o completamente comunicadas con Sevilla a través de las líneas de ferrocarriles, por ejemplo, ¿no? Pensamos que se debería contemplar también el tema de la conexión entre las comarcas, no centrarnos solamente en lo que son las grandes capitales o la Andalucía oriental con la Andalucía occidental, ¿no? Pensamos que los vecinos de las comarcas... Y pongo por ejemplo la comarca a la que yo pertenezco, que es la Subbética, que no tenemos unas líneas de autobuses donde los vecinos, por ejemplo, de Carcabuy en el día puedan

venir a Palenciana o los de Palenciana a Carcabuey sin tener que perder más de media mañana esperando un autobús en Lucena, pues creo que es una necesidad. Estamos desfavoreciendo la riqueza que nos podemos proporcionar ambos pueblos, por ejemplo, ¿no?

¿El bien general? Pues prevalece sobre el bien particular. Aunque esta premisa, pues, puede hacer que un pueblo esté condenando a su abandono y empobrecimiento, frente a un crecimiento descompensado de otro pueblo cercano. Es por ello que pedimos desde el Partido Andalucista medidas de compensación territorial que potencien e impulsen la igualdad de oportunidades en el conjunto del territorio andaluz. No queremos pensar que este Plan de Infraestructuras sea un nuevo fraude para la ciudadanía andaluza, un plan que venga cargado de ideas que potencien unas zonas de Andalucía frente a otras, que se aplacen actuaciones tan necesarias como las que he dicho anteriormente —las conexiones entre Jaén, Granada y Almería—, o que no se acerquen infraestructuras competitivas, como ocurre en otras Comunidades del conjunto del Estado. Esperamos, por tanto, que las actuaciones que se lleven a cabo permitan que los andaluces y las andaluzas dejen de sentir esa desigualdad entre..., lo que he dicho anteriormente también, Andalucía oriental y occidental. Que se impulsen, ante todo, políticas para alcanzar la igualdad territorial y la convergencia de toda Andalucía.

Para el Grupo Andalucista es muy importante que este Plan de Infraestructuras contemple la creación de un marco en el que se garantice una integración óptima de los diferentes modos de transporte, de forma que ofrezca unos servicios que respondan a las necesidades de toda la ciudadanía y una utilización eficaz y rentable del sistema de sistemas de transporte, y valga la redundancia, ¿no?

Finalmente, quiero incidir también en la importancia de la sostenibilidad ambiental. En este punto, desde mi Grupo pensamos en la importancia que tiene la concienciación de la ciudadanía respecto al uso del transporte público. Por tanto, además de las medidas que propone el Consejo de Gobierno, se deben impulsar campañas de concienciación para el uso de transporte público, aunque, por supuesto, la mejor campaña que se puede hacer es ofrecer al ciudadano un transporte público de calidad, que responda a sus necesidades y que, por tanto, sea la mejor alternativa posible en el momento de realizar cualquier desplazamiento, pues de esta manera sí se reducirían emisiones contaminantes a la atmósfera y consumo excesivo de combustibles fósiles.

Con esto termino, insistiendo, una vez más, en la importancia de que las medidas que se pongan en marcha potencien la igualdad y convergencia territorial de Andalucía para un desarrollo económico integral.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA

—Gracias, señora Pinto Orellana.

Tiene, a continuación, la palabra el portavoz de Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía, señor García Rodríguez.

El señor GARCÍA RODRÍGUEZ

—Gracias, señora Presidenta.

Señora Consejera, permítame, para empezar, aparte de agradecerle su intervención y la información facilitada, dos consideraciones previas: la primera, el esperar realmente que la «ese» de la palabra «PISTA» signifique algo, sostenibilidad, y que no simplemente sea una incorporación al amparo del plan de medidas para el cambio climático y al amparo de la evidente preocupación social por la situación que se plantea debido al exceso de contaminación acumulada durante tantos años. Queremos realmente que la ese no sea un adorno, sino que este plan, que en el fondo es un plan de infraestructuras, que se podía haber llamado PITA, ya que les gustan tanto los acrónimos, que es un tipo de higo que se da en algún sitio y que está muy rico, fácilmente reventable, por cierto, y también en términos taurinos significa una mala actuación, esperamos que sea realmente PISTA y no PITA, en ese sentido.

Portanto, la primera consideración es que realmente haya elementos que permitan vislumbrar un cambio, en el sentido de un nuevo concepto de transporte y de movilidad para que realmente podamos hablar de transporte sostenible y de plan sostenible.

La segunda consideración que quisiera hacerle es, bueno, si realmente, y espero que sí, y aquí va nuestro ofrecimiento, considera al Parlamento y a los Grupos parlamentarios agentes sociales. Creo que somos también agentes sociales respaldados periódicamente por un número de votos determinado, cada Diputado, en algunos casos más que otros, por la Ley de D'Hondt, pero entendemos que se debe dar participación en todo momento de la elaboración al Parlamento, o a los Grupos parlamentarios, pues, para evitar que nos convirtamos en meras comparsas que, al final, aprueban o rechazan un documento prácticamente cerrado. Y, en este sentido, permítame expresarle unos principios básicos que, entendemos desde Izquierda Unida, deben estar presentes como líneas transversales en todos los contenidos de formulación del plan, en esos seis bloques, a los que reiteradamente ha aludido en su interpretación.

El primero es darle mucha mayor preponderancia de la que tiene actualmente en Andalucía al ferrocarril y, por supuesto, al transporte en bicicleta y a pie. Creo que la experiencia de los 70 kilómetros de carril bici en Sevilla, en el Ayuntamiento de Sevilla, realizados por el Gobierno en su conjunto, promovidos por la Concejalía de Deportes, dirigida por Izquierda Unida, creo que marcan un camino a seguir en las grandes ciudades de Andalucía y a considerar como elemento, incluso, de consideración interurbana en determinadas comarcas.

En segundo lugar, yo diría la idea, o el concepto de que un sistema de transporte, el sistema de transporte que salga del PISTA se oriente en el sentido de lograr la máxima accesibilidad con la mínima movilidad. Es decir, esto significa que hay que reducir la necesidad de transporte, que este transporte tiene que ser multimodal e integral, y que hay que facilitar a todas las personas la accesibilidad a los bienes, servicios y contactos personales. Como es fácil de entender, la filosofía de un plan de infraestructuras de este tipo va íntimamente ligada a la filosofía de ordenación del territorio y a la filosofía del planeamiento urbanístico.

Bien. A partir de ahí, hay, evidentemente, que introducir todos los elementos a los que usted se ha referido, un poco, de pasada, de considerar las consecuencias medioambientales, tanto desde el punto de vista local, contaminación del aire, ruido, ocupación de suelo fértil, fragmentación del territorio, como desde el punto de vista global, entre los cuales destaca el cambio climático, el agotamiento de recursos naturales o, incluso, la biodiversidad.

Por tanto, termino con estas consideraciones previas, entendemos que todo esto hay que completarlo con una idea de transporte con carácter universal y público, garantizando el servicio a todas las personas, garantizando el acceso a todas las personas, independientemente de su situación geográfica, poder adquisitivo, capacidad de movilidad, género, edad, raza, cultura, etcétera.

A partir de ahí, sentados estos principios básicos, que considérelas una aportación previa por parte de este Grupo municipal, y de la fuerza que representa, y de la sensibilidad ciudadana que supone al conjunto, se nos plantean una serie de preguntas que rápidamente paso a formular.

La primera es puramente conceptual. Es: ¿Considera más prioritaria la eficiencia de los sistemas de transporte o la sostenibilidad ambiental? ¿En qué medida este plan de infraestructuras va marcado por un objetivo o por otro? Incluso le preguntaría más: ¿Qué se entiende por eficiencia del transporte? ¿Cuando hablamos de transporte más eficiente, de qué estamos hablando? ¿De transporte más rápido, más individual? ¿De qué estamos hablando?

En segundo lugar, nos preguntamos si un plan que lleva la «ese», como éste, de sostenibilidad lleva previsto en su formulación, a lo largo de su tramitación, una evaluación de impacto ambiental general. Hay que recordar que el PEIT ha sido, incluso, censurado por la Unión Europea porque contenía infraestructuras que afectaban a espacios naturales de gran valor, y que no había una evaluación global, una evaluación de impacto global, entre ellas, por ejemplo, la autovía Vejer-Algeciras.

Bien. Otro bloque de preguntas que nos gustaría formularle tienen que ver con el papel concreto del ferrocarril, papel concreto del ferrocarril, protagonismo del ferrocarril, que demandamos en este plan de infraestructuras. En concreto, ¿para cuándo se plantea este Gobierno recoger o asumir las competen-

cias que contempla el Estatuto en materia ferroviaria, que en gran medida se contemplaban en el Estatuto anterior, y que en sus veinte años de vigencia no fueron asumidas por este Gobierno? ¿Para cuándo están previstas las redes de cercanías en todas las ciudades grandes, y ello implicaría también el Campo de Gibraltar, evidentemente, como una aglomeración metropolitana, una aglomeración urbana importante? ¿Qué previsiones se manejan desde la Consejería —estamos hablando de ferrocarril—, en materia de cambio de ancho de vía, que permita realmente la interconexión y la intermodalidad entre nuestra red y el resto de redes del Estado, así como del conjunto de Europa?

En cuanto a la alta velocidad, nos gustaría que nos aclarara de qué tipo de alta velocidad estamos hablando. ¿Estamos hablando de ese tipo de alta velocidad suntuoso, exagerado, medioambientalmente insostenible, que supera los trescientos kilómetros por hora y que tiene escasas aplicaciones en materia de transporte de mercancías o estamos hablando de una alta velocidad racional, tipo Talgo, para entendernos, en torno a los doscientos, doscientos cincuenta kilómetros por hora, que facilitaría una comunicación rápida, facilitaría una accesibilidad importante y que sería mucho más sostenible y asequible, desde el punto de vista medioambiental, y que además no precisaría de operaciones de ingeniería contable, como la alta velocidad, alta, alta, para entendernos, que realmente está siendo subvencionada en sus costes para presentar un billete más barato?

Bien. Otra cuestión importante en materia ferroviaria es qué previsiones hay sobre transporte ferroviario de mercancías. Hemos leído en la presentación del plan que se contempla un objetivo de aumentar, frente al 3'2% actual, al 30% el número de desplazamientos en ferrocarril; eso está en la propia referencia del Consejo de Gobierno. Nos parece un objetivo poco ambicioso, pero importante, si se cumple. Pero ¿qué ocurre con el tema de transporte de mercancías? Usted ha hecho alusión al importante transporte de mercancías en el sistema portuario andaluz. Bueno, pues he de decirle un dato que creo que es significativo: el más importante es el puerto de Algeciras, y del puerto de Algeciras, su manejo de mercancías, sólo un 0'2%, repito, un 0'2% tiene salida por ferrocarril; por carretera es un 30%, y la mayor parte, como usted sabe, es de barco a barco, es transporte marítimo.

Bien. En este sentido, y en relación con el transporte de mercancías, sabemos que Renfe ha planteado, ha realizado una subida de tarifas entre el 30 y el 50%, en transporte de mercancías, aplicación desde febrero. Esto está sembrando malestar general en todos los operadores y en todos los clientes, y, desde luego, no es un elemento que contribuya a potenciar el transporte ferroviario de mercancías. ¿Qué previsiones maneja desde el Gobierno para, realmente, evitar esta situación que no se da en el transporte por carretera?

Bien. Rápidamente, ¿qué más preguntas? Nos parece importante, porque además es el primer debate

sobre este tema, y no queremos que se nos quede ninguna. ¿Qué pasa con la conexión ferroviaria entre las dos bahías, me refiero Bahía de Cádiz y Bahía de Algeciras? ¿En qué medida se contempla en el PISTA? ¿Qué pasa con el Ruta de la Plata, ferrocarril, no sólo la carretera? Un ferrocarril histórico que estamos seguros de que, con la tecnología actual y una calidad importante, hoy tendría una demanda importante y permitiría la comunicación norte-sur, sin la dependencia radial, o centrípeta, de Madrid, heredada históricamente, etcétera. ¿Qué evaluación, señora Consejera —aunque quizás en esto le promovamos un debate en breves fechas—, se ha hecho del Plan Intermodal del Transporte de la Bahía de Cádiz?, que fue en su momento un poco pionero con este objetivo, o con formulación de objetivos, en siete años, en su momento...

La señora PRESIDENTA

—Señor García, debe su señoría concluir.

El señor GARCÍA RODRÍGUEZ

—Voy terminando, voy terminando, señora Presidenta.

... de incremento del transporte público, en detrimento del transporte privado, cosa que no se ha conseguido, en la medida, al menos, formulada inicialmente; al contrario, se ha favorecido el transporte privado, y ahí tenemos el segundo puente de acceso a Cádiz.

Y, bueno, cuando el propio Gobierno plantea un plan de medidas contra el cambio climático, que pasa esencialmente por la utilización del transporte público o colectivo, ¿qué posición, en cuanto prioridad, ocupan planes de transporte metropolitanos, como la conexión sur metropolitana de Huelva, conexión sur de Jerez, paso territorial sur de Sevilla, que son, fundamentalmente, viarios dirigidos al transporte por carretera y dirigidos al uso individual del vehículo?

Cuestión importante, también, señora Consejera, es: ¿Va a haber autovías de peaje? ¿Contempla el Gobierno autovías de peaje, en concreto, por ejemplo, entre Jaén o Córdoba? Y ¿qué planes existen en este plan que formula la señora Consejera, que hoy nos presenta, que formula el Gobierno, perdón, sobre las estaciones de autobuses? ¿Estamos hablando, realmente, de un plan de construcción de estaciones de autobuses comarcales en las grandes ciudades o estamos hablando, como se me respondió a pregunta parlamentaria, de simples apeaderos en una ciudad nada menos que como El Puerto de Santa María?

Y, finalmente, como una valoración general de lo concedido hasta ahora, nos tememos que, a pesar de la «ese», estamos hablando de un plan que habla más de políticas de infraestructuras que de transporte; de un plan que ejerce, por lo que se conoce, en la formulación de sus objetivos, un cierto populismo

infraestructural, Ave y autovía y vehículo privado para todos, continuista en la construcción de nuevas infraestructuras, con poca dedicación a la mejora de servicios y aprovechamiento de lo existente. No se actúa realmente en la reducción de la demanda, por lo menos por la línea que se ha seguido hasta ahora.

Y terminamos como empezamos: ¿Qué mecanismos de participación que mejoren los de planes anteriores, y para qué fechas, están siendo previstos por esta Consejería?

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA

—Gracias, señor García.

Tiene, a continuación, la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, señor Martín Luna.

El señor MARTÍN LUNA

—Muchas gracias, señora Presidenta.

Comparecíamos en esta Cámara al objeto de poder escuchar a la señora Consejera, en su petición de comparecencia, para informarnos sobre la formulación del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013. Diríamos que iba a ser ése el objeto de la comparecencia.

Más que incidir en este nuevo plan, ha hecho un esbozo de la situación en que se encuentra el plan de infraestructuras 1997-2007, que, verdaderamente, si quería informar del grado de ejecución —porque nos ha informado la señora Consejera de un avance—, pues podía haber solicitado la comparecencia para informarnos de ese cumplimiento del plan 1997-2007; porque entendemos que, aunque no se haya acabado este año, suponemos que los compromisos financieros estarán lo suficientemente en marcha para poder, a mitad del año 2007, hacer el análisis. Porque, además, le tengo que recordar a la señora Consejera que hace más de un año anunció también en esta comisión que se había hecho una contratación a una asistencia técnica para que se evaluase el grado de cumplimiento del plan de infraestructuras 1997-2007.

Por lo tanto, más que hablarnos del nuevo plan —porque, hasta ahora, solamente se nos ha indicado qué metodología se iba a realizar, en qué documento de diagnóstico se iba a basar—, nos ha querido hacer un refrito analizando competitividad, red viaria, transporte metropolitano, transporte de viajeros... Por eso, lo que nos gustaría conocer, en esta comparecencia que usted ha pedido, es, en el nuevo plan, en el nuevo plan que usted ha anunciado... Porque, claro, en la nota pública que ustedes hicieron del Consejo de Gobierno dicen que se aprueban, por el Consejo de Gobierno, los trámites para la elaboración del nuevo plan de infraestructuras para la sostenibilidad del transporte, y entre ellos, se crea una comisión compuesta por 11 miembros —siete en representación de la Junta, dos de la Adminis-

tración central y dos de la Federación Andaluza de Municipios y Provincias—. Bueno, por lo menos, nos gustaría conocer cuál es la voluntad del Consejo de Gobierno, la voluntad política de esta Consejería, para ver qué objetivos se piensan cumplir en ese nuevo plan, qué parámetros, qué compromisos financieros y, sobre todo, una cuestión importante, que supongo que tendrá ya estudiada la Consejería, en qué va a incidir la disminución de los fondos europeos para el desarrollo de toda esta infraestructura.

Porque, realmente, lo que nos preocupa desde el Grupo Popular es que, después de 25 años de Gobierno socialista en la Junta de Andalucía, todavía estamos hablando en Andalucía de falta de integración económica y de desequilibrios territoriales. Y lo que no vale es que, existiendo esos desequilibrios territoriales y esa falta de integración económica entre los distintos territorios de Andalucía, se quiera plantear la aprobación de un nuevo plan sin haber hecho análisis del cumplimiento de todos los anteriores planes.

Mire, yo le voy a dar lectura de los objetivos, por ejemplo, de la Ley, de 12 de mayo de 2003, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía. Según esta ley, lo que se pretendía era facilitar y favorecer la movilidad urbana, las relaciones sociales, económicas y culturales; y se pretendía avanzar en la consecución, en Andalucía, de un modelo de transporte sostenible que, en línea con lo propuesto en el Libro Blanco del Transporte y las resoluciones del Consejo de Transportes de la Unión Europea, contribuya al bienestar económico y social, sin perjudicar la salud humana ni el medio ambiente. Bien, ésta es una ley aprobada por este Parlamento, pero aprobada hace cuatro años. Indudablemente, habría que haber hecho, por parte de la Consejería de Obras Públicas, un análisis, si es que esta ley no se ha podido cumplir. Y ahora, en el nuevo plan que se anuncia, se va a poner y a desarrollar la sostenibilidad, por ejemplo, en el transporte.

Porque, claro, en ese refrito que usted ha hecho, señora Consejera, hablando de transporte metropolitano, transporte de viajeros, transporte de mercancías, área metropolitana..., bueno, a mí me gustaría que concretase usted por qué, después de estar aprobada desde el año 1994 la Ley 1/1994 de Ordenación del Territorio en la Comunidad Autónoma de Andalucía, donde ya se contemplaban las áreas metropolitanas y se daba un año para su creación, cómo es que, después de 13 años, estamos hablando de que solamente existen ocho áreas metropolitanas aprobadas.

Indudablemente, claro, usted podrá contarnos las excelencias de su Gobierno y las necesidades de dar un impulso a los transportes metropolitanos; pero, mire, es que llevan 14 años y no han terminado de formular y de aprobar las áreas metropolitanas. ¿O es que ahora, con el nuevo plan, es cuando van a dar el impulso a las áreas metropolitanas? Yo creo que existe un aspecto muy importante, que es el déficit de las áreas metropolitanas en Andalucía.

Pero es que, además, siguen sin resolver temas tan importantes para Andalucía como la conexión directa entre Cádiz y Huelva; siguen sin desarrollar temas tan importantes como el transporte ferroviario de salidas de Andalucía hacia Extremadura —me estoy refiriendo, concretamente, a la línea de [...], la salida natural del transporte ferroviario—. Pero es que, incluso, uno —y con esto ya voy terminando, señora Presidenta—, uno de los ejes transversales más importantes para Andalucía y que estaba previsto en el plan de infraestructuras 1997-2007, como era la autovía Estepa-Úbeda... Claro, usted ha mencionado que está Jaén-Mancha Real, que están en obra Luceña-Cabra, que estamos hablando de ocho kilómetros y se pusieron en obras hace poco más de tres meses..., pero es que para el resto de autovías —ha citado usted la variante Mancha Real— no existe ni siquiera proyecto; es más, he visto declaraciones públicas de su Consejería en las que ahora usted está hablando de dos fases más. Y eso tenía que estar terminado, para hacer un equilibrio territorial y ese eje transversal tan importante en esa autovía Estepa-Úbeda, que, le recuerdo, debería estar terminada ya en este año 2007. Por no decir, porque lo ha mencionado antes la portavoz del Partido Andalucista, situaciones como el abandono que ya ha sufrido la conexión de esa Estepa-Guadix, dejando toda una comarca, como es la comarca de Priego o la comarca de la Subbética, alejada de estos medios de transportes.

Por tanto, y para terminar, porque tenemos un tiempo tasado, decirle que lo que queremos desde el Grupo Popular es, además de planes, planos. Planos y obras. Yo creo que eso es lo que necesita Andalucía. Mire, porque volver a reiterar las áreas metropolitanas, volver a reiterar el transporte de viajeros, volver a reiterar el completar la red viaria..., mire, para eso tenemos cientos de documentos y miles de folios donde ya está perfectamente diagnosticadas las necesidades de Andalucía. Y lo que le pedimos desde el Grupo Popular es que, indudablemente, eso hubiera sido una realidad después de 25 años de Gobierno de la Junta de Andalucía, donde, a nuestro juicio, han sido incapaces de poner en marcha estos desequilibrios territoriales.

Bueno, ha hecho usted un anuncio de que se va a formular un nuevo plan, por lo tanto estaremos pendientes de que, cuando se formule ese plan, comparezca usted en esta Cámara y, por lo menos, nos informe de los objetivos, de los compromisos financieros de ese plan y, sobre todo, y lo más importante, del análisis —con esto ya termino— de los anteriores planes aprobados en Andalucía y que no han visto la luz.

La señora PRESIDENTA

—Gracias, señor Martín Luna.

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

El señor CEBRIÁN PASTOR

—Muchas gracias, señora Presidenta. Señora Consejera. Señoras y señores Diputados.

La aprobación, por el Consejo de Gobierno, del inicio de los trámites para la formulación del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía yo creo que es una oportunidad histórica, otra vez, desde el mayor consenso y el mayor acuerdo, no solamente en términos de concertación social, que es muy importante, de ahí que uno de los escenarios en los que se vaya a elaborar este nuevo plan sea la Mesa de Infraestructuras del Acuerdo de Concertación, sino también a nivel político. Es evidente que este plan, como otros que hemos visto en esta legislatura, pues al final vendrá al Parlamento y, lógicamente, pues, opinaremos sobre él, lo valoraremos y le daremos, o no, el visto bueno.

En definitiva, yo creo que en los temas importantes es necesario intentar conseguir los mayores acuerdos, los mayores consensos, porque, en definitiva, lo que está en juego, en gran medida, es el futuro de nuestra tierra, el futuro de nuestra economía, de nuestra cohesión social, de nuestra cohesión territorial. Y, lógicamente, todos somos conscientes de la importancia que ha tenido en el pasado la mejora de las infraestructuras en nuestra Comunidad, lo que ha contribuido esa mejora al desarrollo de nuestra tierra. Por lo tanto, somos conscientes de que tenemos que seguir mejorando esas infraestructuras, mejorando nuestras comunicaciones, tanto a nivel interno como a nivel externo. Pero tenemos que hacerlo desde unos criterios de sostenibilidad ambiental y, fundamentalmente, pues, para reducir la emisión de efectos de gases que provocan el efecto invernadero.

Yo creo que todos somos conscientes de que eso tiene dos pilares para conseguirlo: uno es apostar por potenciar el ferrocarril como medio de transporte, tanto para personas como para mercancías; y otro es apostar por el medio de transporte público en detrimento del transporte privado, en definitiva, del automóvil. La verdad es que esto, dicho así, parece muy simple, aunque la verdad es que, luego, hacerlo realidad, romper esas tendencias, intentar que el ferrocarril ocupe en unos años el 30% del total de transportes me parece que es un objetivo... yo no diría, como decía el portavoz de Izquierda Unida, mínimo: yo creo que es un objetivo de máximos. Y ojalá estemos en condiciones de cumplirlo cuando finalice el mandato de este plan.

Indudablemente, este plan es continuidad del anterior, que tiene unos niveles de ejecución muy razonables: están todos por encima de lo inicialmente previsto. Y eso, simplemente, pone de manifiesto el cariño, el esfuerzo, el compromiso del Gobierno de la Junta de Andalucía, no ya por cumplir un plan, sino por trabajar día a día por mejorar, como les decía, la realidad económica, social y la cohesión territorial de nuestra tierra. Esos parámetros creo que son los que van a guiarnos en el nuevo plan.

Y, lógicamente, pues, empezando por el transporte de mercancías, me parece que es muy importante que seamos capaces de dar respuesta, probablemente, al transporte que más ha aumentado en nuestra Comunidad en los últimos años. En ocho años, desde el año 1997 al año 2007, el transporte de mercancías en nuestra Comunidad se ha triplicado: hemos pasado, prácticamente, de 200 millones de toneladas a 600. Y las previsiones, pues, indican que todavía se podía incrementar, prácticamente, en un 30% en el año horizonte de 2013. Por lo tanto, hay un crecimiento espectacular. Y, lógicamente, tenemos que hacer todos los esfuerzos posibles para derivar hacia el ferrocarril una parte importante de este transporte de mercancías. Lógicamente, hay que articular todo lo que son las áreas del transporte de mercancías, los centros logísticos, los que ya están en funcionamiento y los que están planificados en diferentes estados de ejecución, pero me parece que es fundamental, en la intermodalidad del transporte entre ferrocarril, carreteras, incluso a nivel de puertos y de aeropuertos, pues, conseguir la mayor eficacia en este tema.

En lo que se refiere al transporte de personas. Me parece que el volumen tan grande que existe en nuestra Comunidad, no solamente por movimientos —podríamos decir— normales diarios de quienes trabajamos aquí, vivimos aquí y disfrutamos de nuestro tiempo libre aquí, sino también del gran número de personas que vienen de fuera a disfrutar de la tierra y a generar unos recursos importantes a través del sector turístico, me parece que también da una respuesta razonable e insostenible ambientalmente a ese volumen tremendo de movimientos, tanto —como le decía— por temas de trabajo diario como por temas de ocio y tiempo libre de los propios andaluces y de los ciudadanos que nos visitan. Y, lógicamente, requiere un gran esfuerzo en planificación y ejecución de nuevas infraestructuras viarias y ferroviarias, con esa tendencia, lógicamente, a incorporar el ferrocarril como un medio de transporte cada vez más importante en el día a día, y, sobre todo, a lo que es la gestión del transporte, fundamentalmente, en las áreas metropolitanas y dar respuesta a esa cantidad tremenda de movimiento que hay todos los días.

Por lo tanto, ese tipo de políticas: la reserva de plataformas públicas para transporte público, para carriles bici, para otro tipo de transportes que vengán a disminuir el uso del vehículo particular como medio diario de transporte, nos parece que es fundamental.

Y, en definitiva, creemos que estamos en una oportunidad, como le decía, muy importante para seguir avanzando en lo que es la cohesión social, la cohesión económica de nuestra tierra y, también, la cohesión territorial. Pero, señorías, no nos equivoquemos: una cosa es hacer todos los esfuerzos, todas las políticas para que exista la mayor cohesión territorial, y otra cosa —como algún portavoz ha planteado— es la igualdad en términos territoriales. Eso, por muchos esfuerzos que hagamos, no es posible y,

además, supondría —es decir, no hacerlo en términos razonables— un empleo de recursos brutales para unos beneficios, pues, muy pequeños. Una cosa es que tengamos que hacer todos los esfuerzos para que exista la mayor cohesión no sólo en términos territorial, sino en términos sociales; pero nunca, por favor, confundamos esos esfuerzos, esa tendencia, con lo que alguien ha planteado: como la igualdad en términos de cohesión territorial o en términos de integración económica. Y en ningún pueblo pequeño existe, en su estructura urbana, esa igualdad territorial, esa cohesión territorial. Otra cosa es que se haga, en cualquier ámbito, los mayores esfuerzos para que, lógicamente, las diferencias sean las menores posibles. Me parece que son elementos que debemos tener en cuenta.

Por lo tanto, señorías —y termino—, creo que es una oportunidad importante para nuestra Comunidad, que sería importante que no lo convirtiéramos en un elemento de confrontación en términos políticos. Yo estoy seguro de que en la mesa de la concertación social, pues, se mejorará. Se puede decir que se pondrán sobre esa mesa todos los elementos que sean importantes para que el plan consiga los objetivos que pretendemos. Y yo pediría, pues, también, ese trabajo intenso y profundo en el ámbito político, pero también con el ánimo y con la voluntad de que haya el mayor acuerdo posible. Entre otras cosas, porque —lo comentaba algún portavoz— es el último plan que vamos a financiar con fondos de la Unión Europea. Unos fondos, señor Martín, que no han disminuido, aunque disminuyeron en otro tiempo; y lo que es más grave: disminuyeron no ya porque no existieran, sino porque el Gobierno de turno no quiso dedicarlo a nuestra tierra, que eso sí es realmente grave. Ahora, ni han disminuido y, además, el Gobierno de turno, el Gobierno del Partido Socialista, sí los va a dedicar a nuestra tierra, Andalucía, porque, entre otras cosas, vienen a nuestro país por lo que representa Andalucía a la hora de adjudicar esos fondos de la Unión Europea.

Por lo tanto, creo que tenemos recursos para llevar a cabo este plan. Tenemos un objetivo político claramente definido de apostar por la sostenibilidad del transporte en nuestra Comunidad y que tenemos un trabajo previo, el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía 1997-0007, ejecutado y que es la base para este nuevo plan.

Por mi parte, nada más. Agradecerle a la Consejera la información que nos ha dado en esta comparecencia y pedirle, pues, que, en el transcurso de todo lo que vaya a ser la formación del plan, por iniciativa propia —no le quepa la menor duda— y también por iniciativa, al menos, de este grupo parlamentario, podamos tener en la Comisión o en el Pleno aspectos importantes relacionados con la formulación del plan. Porque, como le decía al principio, creemos que es fundamental para seguir en esa línea de fortalecer el desarrollo de nuestra tierra, la cohesión social y la cohesión territorial.

Nada más y muchas gracias.

La señora PRESIDENTA

—Gracias, señor Cebrián Pastor.

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

La señora CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Gracias, señora Presidenta.

Para empezar, quiero agradecer todas las intervenciones de los distintos grupos, también el del Grupo Socialista, por supuesto, en el que hay una coincidencia bastante importante. Y voy a comentar algunos de los aspectos planteados por la oposición, teniendo en cuenta que en lo que estamos es en la apertura de un debate, no en la finalización del mismo.

Empezando por las peticiones que ha hecho la representante del Partido Popular, por las grandes capitales. Pues, efectivamente, está previsto en el Plan Más Cerca, ya, la comunicación Jaén-Córdoba a través de El Carpio; y, por supuesto, con la Estepa-Jaén también se consigue la comunicación por otra vía. O sea, va a tener Jaén tres vías de comunicación directas con la parte occidental.

En cuanto al conjunto de conexiones, tanto de las comarcas como por el tema de autobús, estoy totalmente de acuerdo en que hay que fijar la prioridad no solamente en el tema de las áreas metropolitanas, que yo creo que ya está bastante encauzado, después de la aprobación de la Ley de Transportes Urbanos y Metropolitanos. Lo cierto es que ahora tenemos que insistir, sobre todo, en la garantía del transporte público para el conjunto de las comarcas, para hacerlo mucho más eficiente, de acuerdo con la demanda ciudadana. Y ése va a ser uno de los objetos de trabajo con la concertación social.

Por supuesto, estoy totalmente de acuerdo con que hay que evitar, pues, una falta de infraestructuras en la parte oriental. Y creo que ese tema es uno de los temas que vamos a abordar decididamente, dándole el papel que le corresponde y, sobre todo, la funcionalidad que debe tener en relación con todo lo que son las infraestructuras de transporte de mercancías en las comunicaciones y en el centro de la Comunidad Autónoma; como saben, en toda la parte logística que se establece en el norte de la provincia de Jaén.

Por supuesto, usted ha preguntado por su comarca. Yo sé su preocupación, pero también quiero decirle que se avanza de forma importante en la comunicación viaria de toda la comarca por la que usted se preocupa, por Córdoba. Hemos tenido ocasión de explicarlo en el Parlamento, pero no le quepa duda de que abordaremos ese tema en un futuro inmediato.

Comenta también la idea de garantizar los diferentes modos de transporte. Yo creo que la intermodalidad es un tema, pues, que se va consolidando como una práctica por la que debemos de apostar; incluso la Unión Europea, con la revisión de todos sus libros blancos de 2001, ahora ya, en el de 2006, en

el nuevo documento que está preparando, ya habla de comodalidad. Bueno, son términos, principios, directrices que están marcando todo lo que es la política de transportes en toda la Unión Europea y, por supuesto, también aquí, en Andalucía.

Por supuesto, usted apuesta por la sostenibilidad, y yo creo que ése es un tema que está siendo hoy tema de agenda mundial. No es un tema de apropiación de una opción política, sino que es un tema de preocupación ciudadana, al que todos tenemos que dar una respuesta desde cada departamento, desde cada punto, incluso desde la sociedad civil. Y yo creo que, precisamente, el que hayamos planteado el desarrollo de un plan de infraestructuras desde la perspectiva de la sostenibilidad tiene un valor estratégico.

Las infraestructuras pueden hacer que sea más sostenible el transporte en el futuro o no. A veces, nos preocupamos con grandes obras y se nos olvida o no se pone de manifiesto la necesidad de determinadas conexiones que pueden dar muchísima más funcionalidad al sistema. Yo creo que éste es el momento en el que debemos abordar, pues, un análisis más pormenorizado para abordar este objetivo.

Por supuesto, yo creo que, a lo largo de toda la elaboración del plan, podremos ir analizando propuestas. No voy a entrar hoy en propuestas concretas, pero sí un poco en la filosofía que ustedes plantean.

Al representante de Izquierda Unida le preocupaba que esta sostenibilidad, pues, no tuviera los informes de sostenibilidad. Le quiero decir que está prevista. El acuerdo del Consejo de Gobierno prevé el informe de sostenibilidad del plan; y si no es sostenible, pues se corregirá hasta que sea sostenible..., es decir, hasta el cumplimiento del informe de sostenibilidad.

En cuanto al tema de que el Parlamento se equipara a agentes sociales. Yo creo que no, en absoluto. El Parlamento es el Parlamento, y tiene su ámbito de actuación. Hay ahora mismo dos ámbitos de trabajo: uno, de las propias administraciones, con la comisión de redacción que crea el Gobierno; es decir, es una comisión de redacción, de la que forman parte todas las administraciones —la Administración central, la local y la autonómica—. Y, al mismo tiempo, una mesa de concertación con agentes económicos y sociales. Y, desde luego, el Parlamento tiene la posibilidad, en cualquier momento, de hacer propuestas, hacer debates.

Yo he querido anunciar cómo se iba a articular el trabajo con los agentes económicos y sociales, y, desde luego, tienen ustedes la palabra, año a año, fijando las inversiones desde el punto de vista presupuestario. Es decir, ustedes son Parlamento, aquí estamos en el Parlamento, y el Parlamento tiene no solamente la primera, sino la última palabra, sobre todo, en la aprobación anual de los presupuestos, que son los que consolidan, convalidan y apuestan por la realización de los planes en la previsión presupuestaria correspondiente, y, desde luego, con todas las iniciativas que ustedes normalmente plantean para cualquier variación de cualquier acuerdo de Consejo de Gobierno, como se hace habitualmente. Pero yo creo

que es un ámbito distinto, y no es de agente social, sino de cumplir con el cometido que tiene previsto el Parlamento en nuestra Comunidad.

Por supuesto, coincido con muchos de los temas planteados por el representante de Izquierda Unida. Movilidad no motorizada, carriles bici... yo creo que son temas claves, sobre todo en los pueblos y en las grandes ciudades.

La accesibilidad y la movilidad, conjugar ese criterio de accesibilidad y movilidad. Por supuesto, está íntimamente relacionado con el tema de la ordenación territorial, de ahí que la Ley de Ordenación del Territorio, que fue acordada con tres grupos de esta Cámara, pues apostara ya... Y si alguien se la lee detenidamente, verá exactamente cómo apuesta desde ese momento, porque se hizo el gran esfuerzo, en la primera ley autonómica sobre el tema de ordenación urbanística, por el tema de, digamos, evitar los desplazamientos y apostar por que existieran barrios multifuncionales perfectamente dotados, que evitaran todos los desplazamientos cotidianos de lo más básico que necesita una familia o los vecinos en cada una de nuestras ciudades. Y, desde luego, exigiendo no solamente sistemas de movilidad y de transporte en las grandes áreas, sino para cualquier crecimiento económico, cualquier crecimiento urbano relacionado con las necesidades reales de vivienda de los vecinos de cada municipio y las necesidades de desplazamiento, y por tanto de desarrollo; al igual que se hace de las tuberías del agua, de los sistemas de transporte público. Es decir, de apostar en cada ampliación de las ciudades por el desarrollo de barrios completos y, al mismo tiempo, perfectamente conectados con sistemas de transporte público y con infraestructuras de transporte no motorizadas y más cómodas para el ciudadano.

Bien. Los temas de eficacia... Bueno, es un tema en el que se está trabajando en estos momentos. ¿Con qué parámetros estamos trabajando desde la Consejería? Pues, básicamente, con cinco parámetros, cinco parámetros, todos europeos, que son: primero, eficiencia energética. Ahí hay un punto clave de la eficiencia energética en términos de uso de tipo de energía —si es, digamos, contaminante o no contaminante— y el uso de energía alternativa. Ahí hay un tema básico de la eficiencia energética del transporte y, además, de uso de energía para mover un cuerpo. Un ejemplo: en estos momentos, un coche privado pesa una tonelada y una persona, pongamos, 80 kilos. Para mover 80 kilos, necesitamos mover una tonelada, con toda la necesidad energética añadida. Eso es ineficiente. Es mucho más eficiente un autobús, un tranvía. El más eficiente de todos es el tranvía, en relación con cualquiera de ellos; luego, es el autobús, y luego, pues la utilización múltiple de un coche —es decir, utilizar todas las plazas de un coche, buscar una utilización diferente—. Y el tema de la eficiencia energética, por tanto, es uno de los parámetros que se analiza a la hora de analizar estos temas.

Pero, luego, otras consideraciones: por ejemplo, las emisiones; y no sólo las emisiones CO₂, sino tam-

bién la emisión de ruidos, ¿eh? No se trata de decir: ahora, todo el mundo en moto. ¿Por qué? Porque causa ruido, y estamos con el problema del número de amperios que es posible aguantar en una ciudad y con el problema de todas las directivas [...] que hemos de cumplir en relación con los ruidos; pero también con la ocupación del territorio. Y puedo dar datos, así, globales —muy globales, ¿eh?—. Pues si todas las infraestructuras viarias, las grandes infraestructuras viarias, ocupan en torno a veinticinco mil hectáreas de nuestra Comunidad, no hay que olvidar todo lo que ocupa el parque de vehículos, parque de vehículos censados de Andalucía, no ya los que vienen de fuera, como decía el portavoz socialista, que casi se duplican, ¿eh?, casi se duplican en determinados períodos de fin de semana o de vacaciones. Bueno, pues es incluso mayor la ocupación de suelo del parque de vehículos, no del autonómico, sino del que viene de fuera. Y por eso, también hay que tener en cuenta ese tema.

Y, por supuesto, la eficiencia económica y social. Es decir, hay lugares —todos los que son los municipios de montaña— en que se pretende mantener la población. Eso requiere una intervención que tiene efectos en el medio ambiente. Se adapta la infraestructura lo más posible a lo que es el territorio y al paisaje, pero hay ahí una eficiencia económica y social que nos aconseja invertir y hacer esas infraestructuras con el menor, digamos, coste para el medio ambiente y para los recursos naturales, pero, de todas formas, sin dejar de atender lo que son las necesidades de la población. Imagino que en eso estamos totalmente de acuerdo. En cualquier caso, esos parámetros, la capacidad de nuestro sistema energético para buscar soluciones alternativas, se han iniciado ya en todos los consorcios.

La experiencia de utilización de biodiesel. Bien, todo dependerá de la capacidad de producción de biodiesel, así como de la capacidad de instalación de suministro del biodiesel en todas las áreas metropolitanas y en todos los puntos para hacer eficiente el transporte. Es decir, si tenemos que mover mucho un autobús para llegar a un punto para tomar esa energía, pues al final... En fin, que son toda una serie de parámetros. Afortunadamente, hay muchos técnicos especializándose en la materia para ir apuntando lo que son prioridades en cada caso. Pero yo ya le he apuntado las cinco que estamos siempre analizando en la propia Consejería.

Bien. Comenta también el tema de las competencias. Mire, la política que estamos llevando en la Junta de Andalucía es que todo lo que son los sistemas ferroviarios necesitan unas infraestructuras muy importantes y que deben realizarse con presupuestos generales del Estado y que debe abordarlo el Estado. En el momento en que consideremos que están en un grado óptimo, exigiremos la transferencia. En estos momentos, existe en la mesa de negociación lo que es la petición de la transferencia de los servicios que son competencia de la Comunidad Autónoma —no regionales—. Pero en el tema de cercanías creemos

que queda mucho por hacer y que estamos trabajando en negociaciones con Renfe para incorporarlo a lo que son los transportes, los consorcios de transportes metropolitanos, los planes de transportes metropolitanos. Y en estos momentos, hay una respuesta magnífica por parte de la Administración central y de Renfe, y vamos a seguir avanzando en esas vías de colaboración.

En cuanto al tema de los transportes ferroviarios de mercancías, sabe que está liberalizado. Y lo que nos proponemos en esta mesa, que en estos momentos apenas llega al 1% el uso del transporte de ferrocarril, es que los propios sectores económicos nos digan qué hace falta para que haya un mayor uso, porque está liberalizado. O sea, ya no se le puede echar la culpa a Renfe, sino que está liberalizado el sistema de ferrocarriles. Y hay que ver que, probablemente, lo que falta en nuestro territorio sea en tema de conexiones: mejorar las conexiones de todos los puertos, mejorar las conexiones con todas las áreas logísticas que se están haciendo, ampliar sustancialmente las estaciones de mercancías —porque tienen una configuración, una fisonomía completamente distinta a la de viajeros—. Y ése es el trabajo que nos proponemos abordar para mejorar todas esas conexiones, que yo creo que darán una mejor competitividad al transporte de mercancías por ferrocarril, que, como le digo, está liberalizado.

Luego, usted plantea una serie de infraestructuras. Yo creo que la enumeración de infraestructuras concretas las veremos en el plan. Lo que le puedo decir es que aquellas infraestructuras que se refieren a ámbitos metropolitanos lo que tratan de evitar es la congestión. En estos momentos, el número de emisiones o el volumen de emisiones por congestión es abrumador. Y hay que buscar la distribución de tráficos, y eso hace necesarias todas las vías de circunvalación de grandes ciudades, así como, en los nuevos viales metropolitanos, la incorporación de sistemas tranviarios, bicis, y considerarlos como vías multimodales. Y eso es lo que se hace en el caso de Huelva, al que usted ha hecho referencia.

Luego, ha hecho una serie de preguntas y consideraciones en relación con los consorcios. Bueno, pues vamos a intentar que estén constituidos todos los consorcios antes de final de año, pero depende ahora mismo de todos los Plenos. Están preparados todos los convenios, pero tienen que pasar por los Plenos. En el momento en que se constituyan los ayuntamientos, yo creo que va a ser una prioridad.

El tema que usted plantea en relación con los peajes. Desde luego, Córdoba-Jaén, en absoluto. Se va a hacer la autovía de El Carpio; para el primer tramo ya está licitado el proyecto. O sea, que ahí no hay ninguna previsión de peaje entre Córdoba y Jaén, ¿eh?

¿Otras autovías de peaje que pueda plantear el sector privado? Es una iniciativa privada. Las veremos, las analizaremos. Exigiremos que se cumplan todos los condicionantes medioambientales. Y, por tanto, a continuación, pues, veremos exactamente si se

incorporan o no dentro del plan de infraestructuras. Todo lo que venga de una aportación de mejora de las comunicaciones, si responden a los principios de sostenibilidad que nos hemos planteado, el Gobierno de la Junta de Andalucía lo va a analizar y lo va a incorporar si es posible y coherente con el tema de sostenibilidad.

Se quedan muchos temas en el tintero, pero, como les digo, vamos a tener ocasión de seguir trabajando con el Parlamento. Cualquier iniciativa que ustedes decidan, pues, por supuesto, va a ser bien acogida en esta fase de debate. Hay que tener en cuenta, en cualquier caso, que en el debate del Plan de Ordenación del Territorio se incorporaron la inmensa mayoría..., bueno, todas, todas las resoluciones que hacían referencia a los sistemas de comunicación y de infraestructuras. Ese documento va a ser un documento de referencia, como no puede ser de otra manera. Y vamos a intentar ahora hacer la priorización desde el punto de vista de la sostenibilidad, con los criterios a los que antes he hecho referencia.

En cuanto a la intervención del Grupo Popular, agradecerle, señoría, su intervención. Cuando hace el Gobierno la formulación de un plan, yo he creído conveniente presentarme aquí y decirles a ustedes, informarles de que íbamos a iniciar la negociación con los interlocutores sociales a partir de la comisión de redacción. Y he querido, además, como esas reuniones ya han empezado y se ha empezado por la evaluación, hacer un seguimiento paralelo con lo que se está haciendo..., con lo que se está debatiendo con los agentes económicos y sociales. Pero si ustedes pretenden otra metodología, yo estoy encantada de hacer lo que ustedes estimen necesario; porque, además, tienen ustedes todas las iniciativas parlamentarias como para solicitar lo que ustedes estimen conveniente. Por esa razón, han insistido primero en el avance y cierre del anterior plan, y, luego, distinguir entre infraestructuras del transporte para las mercancías y para las de viajeros, por la propia estructura de los sectores implicados en el desarrollo de las mismas. Pues ésa es la metodología que hemos aceptado. Si a ustedes se les ocurre otra, pues, por favor, plantéenla, y yo estoy encantada de tomarla como referencia.

El tema de los fondos estructurales. Mire, la cantidad que se recibe en Andalucía con respecto al anterior marco es superior, como usted sabe. Si bien la capacidad de ahorro de la Comunidad Autónoma hace que lo que antes representaba un 40% ahora apenas llegue al 20%, y, además, que el volumen de recursos que se van a destinar en el nuevo marco, en el nuevo plan, pues sean sustancialmente superiores a los que se han destinado en los once años a los que hacía referencia el plan director de infraestructuras 1997-2007. Bien, ahí hay, desde luego, una negociación con la Administración central, que vamos a seguir trabajando para obtener el máximo número de recursos, así como el cumplimiento de los compromisos en relación con el [...], así como en el propio Estatuto.

Usted ha hecho una pregunta muy concreta sobre la Ley de Transporte Urbano y Metropolitano. Yo creo que ha sido todo un éxito, todo un éxito. En esa ley, lo que se hace es, aparte de definir las competencias entre la Comunidad Autónoma y los ayuntamientos, una asunción de competencias por parte de los municipios. Antes, el transporte urbano era solamente el del casco urbano; ahora, el transporte urbano, competencia municipal, es todo el transporte que tiene origen y destino, y no sale de un municipio; pero todos los transportes, en relación con las pedanías, es competencia municipal —los ayuntamientos así lo exigieron—. Y los consorcios lo que hacen es poner sobre la mesa de los consorcios las competencias de la Comunidad Autónoma para discutir las y pactarlas con los ayuntamientos. Esto ha hecho que haya ya cinco consorcios —como usted sabe—. Muchos ayuntamientos del Partido Popular no han querido entrar; y eso es muy sintomático. En Málaga, hay dos ayuntamientos que formaban parte del área metropolitana y no han querido incorporarse. Y vea que siempre, cuando se hace una ley, se hace con la voluntad de diálogo y de incorporación. A veces, no se consigue, no por voluntad del Gobierno, sino por respeto a la autonomía municipal. Y nosotros vamos a seguir, desde luego, respetando esa autonomía.

Lo que le puedo decir es que espero que, después de estas elecciones municipales, Jaén, que era otra de las capitales renuentes al desarrollo del consorcio de transportes, pueda dar un avance significativo —yo tengo muchas esperanzas en ese sentido—. Por supuesto Córdoba, por supuesto Huelva, Almería, e incluso se ha ofrecido a la Costa del Sol. Vamos a ver, después de la asunción de las competencias en materia urbanística, si se da también un paso ahí, o no.

Y, por supuesto, lo que le puedo decir es que las previsiones que existen en el [...] recomiendo también que se lean atentamente. Cuando se habla de vías de conexión, no eran autovías: se especifica claramente cuáles son los tramos de autovía; y los tramos de autovía, creo que he dado la información correspondiente. Las vías de conexión son vías a las que se les ha prestado una especial atención: se ha adaptado a vías rápidas; se han eliminado todos los puntos negros que teníamos constancia de ellos, de acuerdo con la metodología elaborada por el Ministerio de Fomento, y, además, se ha hecho un sistema de conservación integral, para que todas esas vías de conexión, que son las que tienen más tráfico, vayan transformándose en autovías, conforme vaya subiendo el nivel de usuarios —es decir, a partir de los 15.000 vehículos/día—.

Ésos son los compromisos que tenemos, eso es lo que dice el Plan MAS CERCA y eso es lo que se está ejecutando. En cualquier caso, señorías —como les digo—, ésta es una primera intervención del inicio de un trabajo que he querido poner en conocimiento del Parlamento, y espero que podamos trabajar. Así lo haremos en las mesas de concertación, informando, puntualmente, a este Parlamento, si así se estima

necesario. Pero, de todas maneras, como les decía en mi intervención, la última palabra es de ustedes, porque son ustedes los aprueban el presupuesto de la Junta de Andalucía, y es éste, el presupuesto de la Junta de Andalucía, el que define cuáles son las prioridades, cuáles son los recursos y a qué se destinan.

Muchas gracias.

Debate agrupado de las Comparecencias 7-07/APC-000206, 7-07/APC-000234 y 7-07/APC-000257, de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas, Transportes y Vivienda, a fin de informar sobre incidencias y efectos del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía sobre la obligada adaptación de los Planes Generales de Ordenación Municipal a la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía.

La señora PRESIDENTA

—Gracias, señora Consejera.

Pasamos al segundo punto del orden del día, el debate agrupado, a petición del Grupo Parlamentario Popular, Izquierda Unida y Grupo Parlamentario Socialista, con relación a las incidencias y los efectos del Plan de Ordenación del Territorio, sobre los Planes Generales de Ordenación Municipal y también sobre los criterios de interpretación de las limitaciones que el Plan de Ordenación del Territorio tiene sobre los desarrollos urbanísticos.

Tiene la palabra la señora Consejera.

La señora CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Sí, señora Presidenta.

Comparezco para tratar este tema, efectivamente, a petición de tres Grupos políticos: Grupo Popular, Izquierda Unida y Grupo Socialista... Creo que es así. Es una petición de comparecencia agrupada. Y paso a comentar los temas que ustedes plantean.

En primer lugar, voy a comentar cómo... Porque la primera habla de la incidencia en los planes urbanísticos, y luego los criterios de interpretación, a los que me referiré de una forma más extensa.

Bueno. Pues, empezando por el primer tema planteado por sus señorías, quiero recordarles que la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía, la LOUA, incorpora, en su articulado, los criterios de ordenación territorial para nuestra Comunidad Autónoma. Ése es un tema importantísimo que deben ustedes no perder de vista.

Recordarán que la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía es una ley propia, autonómica y que define las características, por primera vez en nuestra

historia, en relación con el urbanismo. Hasta entonces, habíamos tenido leyes estatales y leyes puente, pero ésa es la ley que incorpora cuáles son nuestras necesidades y nuestros criterios, en relación con la ordenación territorial elaborada hasta ese momento, y, asimismo, los criterios y mecanismos de diferenciación de competencias entre la Comunidad Autónoma y los Ayuntamientos. Como saben, se hace una gran distinción y aportación de competencias a los Ayuntamientos, sobre todo, en todos los planes de desarrollo; cosa que era antes competencia autonómica, la ley lo pasa a los Ayuntamientos. Y este tema tiene importancia, como ahora veremos.

Como les digo, la Ley de Ordenación establece el criterio de legalidad de los Planes Generales de Ordenación Urbanística y define el reparto de competencias. Y en el artículo segundo... O sea, primero marca lo que es el objeto de la ley, y, luego, el artículo segundo dice que la actividad urbanística se desarrolle en el marco de la ordenación del territorio.

El artículo tercero, para establecer los fines de la actividad urbanística, lo vincula a los usos del suelo, a la utilización racional y sostenible de los recursos naturales; trata de conseguir el desarrollo sostenible y cohesionado de la ciudad y el territorio en términos sociales, culturales, económicos y ambientales, con el objetivo de mantener mejor las condiciones de calidad de vida en Andalucía; subordina los usos del suelo, de las construcciones, edificaciones e instalaciones, sean cuales fueran, al interés general definido por la propia ley... En el artículo 8.1 define lo que es un Plan General de Ordenación Urbanística, y, cuando se refiere a su concepto, establece que los Planes Generales de Ordenación Urbanística se establecen el marco de los Planes Generales de Ordenación del Territorio, la ordenación urbanística en la totalidad del término municipal, y organiza la propia gestión del plan, de acuerdo con las características del municipio y los procesos de ocupación y utilización del suelo, tanto en la actualidad como en las previsiones a medio plazo. Además, establece el contenido de los planes generales, que deben desarrollarse de acuerdo con la caracterización del municipio en el sistema de ciudades de Andalucía.

El artículo noveno, por su parte, en el marco de los fines y objetivos, establece que los Planes Generales de Ordenación Urbanística deben optar por su adecuada integración en la ordenación dispuesta en los Planes de Ordenación del Territorio y en los criterios de la ordenación del territorio.

Pues bien, desde el principio de la autonomía, la Comunidad Autónoma ha venido trabajando con los criterios de ordenación del territorio que se repiten sistemáticamente. El primero de ellos es la propuesta del sistema de ciudades, que, como saben, supone el primer acuerdo que firma el Consejo de Gobierno en relación con la ordenación del territorio, que es de 1986, tremendamente válido, puesto que lo que hace es defender el sistema de ciudades de Andalucía que ha servido de base para las políticas de equipamientos e infraestructuras de nuestra Comunidad.

A continuación tenemos, como documentos, acuerdos y planes acordados por el Consejo de Gobierno, de ámbito territorial, los Planes Especiales de Protección del Medio Físico de las ocho provincias; las Bases de la Ordenación del Territorio de Andalucía, aprobadas en el Consejo de Gobierno del año 1990; la propia Ley de Ordenación del Territorio; las Bases para la Ordenación del Territorio, aprobadas por el Consejo de Gobierno del año 1999... Es decir, todos estos planes, documentos y acuerdos contienen directrices para la ordenación urbanística, a las que hace referencia la Ley de Ordenación del Territorio. Y, además, el conjunto de planes subregionales ya aprobados. Y, por supuesto, el último de ellos, el Plan de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma, el llamado POTA —no sé si los acrónimos les gustan; a mí no, aunque la gente le llama POTA—, aprobado recientemente con las aportaciones que se hicieron en esta Cámara.

Todos los expertos coinciden en afirmar que la ciudad sostenible, la multifuncional, la compacta, la próxima y la eficiente es el modelo de ciudad del siglo XXI. Curiosamente, el modelo de ciudad mediterránea, que ya se incorporó en el primer decreto al que he hecho referencia, de la Junta de Andalucía, en 1986, para la defensa del modelo de ciudad andaluza. Este modelo es el que incorpora la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía, que hace ley el modelo de ciudad mediterránea compacta de Andalucía, el modelo al que deberán adaptarse todos los planes generales en el proceso de revisión.

Desde 1986 hasta la actualidad, se han ido consolidando criterios, pero es, precisamente, en el Plan de Ordenación del Territorio donde de forma más precisa se han establecido criterios para las Comisiones Provinciales en su aplicación a lo que es la aprobación de los planes generales de los municipios andaluces.

En este sentido, quiero recordarles los aspectos básicos de la norma 45 del llamado POTA. Son cuatro aspectos básicos los que destacaría:

En primer lugar, el planeamiento urbanístico y territorial debe favorecer la consolidación de los modelos de ciudad que contribuyan a los objetivos definidos en la integración ambiental y territorial, en el marco del modelo territorial de Andalucía; es decir, el sistema de ciudades. Por ello, el plan considera necesaria la defensa del sistema y modelo de ciudad en su conjunto, de acuerdo con la tradición mediterránea, como depositaria de nuestra cultura en toda su diversidad, así como un factor de dinamización y competitividad en España, Europa y el mundo.

En segundo lugar, de acuerdo con las previsiones de la legislación urbanística y territorial, el planeamiento tendrá, entre sus objetivos, la consecución de un modelo de ciudad compacta, funcional, económicamente diversificada, evitando procesos de expansión indiscriminada y de consumo innecesario de recursos naturales y de suelo.

Este modelo de ciudad compacta es la versión física de la ciudad mediterránea permeable, diversi-

ficada en su totalidad y en cada una de sus partes, que evita, en lo posible, la excesiva especialización funcional o residencial y de uso, para reducir desplazamientos obligados, así como la segregación social del espacio urbano.

El desarrollo urbano debe sustentarse en un modelo basado en la creación de ciudad que genere proximidad y de una movilidad asegurada por altos niveles de dotaciones de infraestructuras, equipamientos y servicios del transporte público.

En tercer lugar, la norma 45 se orienta a que debe adaptarse cada ciudad a las condiciones particulares que presentan los diferentes territorios. Es decir, Andalucía es muy diversa en su composición, en sus ciudades y en sus estructuras, y ahí están los nueve grandes centros regionales, las áreas turísticas del litoral, las ciudades medias y los asentamientos rurales, requiriendo, lógicamente, cada una de ellas, de una atención particular para poder desarrollarse de acuerdo con los parámetros fijados en la propia ordenación del territorio.

En cuarto lugar, establece esa norma 45 del POTA que, como norma y criterio general, serán criterios básicos para el análisis y evaluación de la incidencia y coherencia de los Planes Generales de Ordenación Urbanística, con el modelo de ciudad establecido, cinco criterios básicos:

Primero, dimensión del crecimiento propuesto en función de parámetros objetivos —es decir, demográficos, del parque de viviendas, de uso productivo, de la ocupación de los nuevos suelos por urbanización—, así como su relación con la tendencia seguida para dichos parámetros en los últimos diez años, debiendo justificarse adecuadamente una alteración sustancial de los mismos.

Un apartado más, incorporado en este Parlamento, es que, carácter general, no se admitirán los crecimientos que supongan incremento de suelo urbanizables superiores al 40% de suelo urbano existente, ni los crecimientos que supongan incremento de población superior al 30% en ocho años.

Los Planes de Ordenación del Territorio, de ámbito subregional, determinarán criterios específicos para cada ámbito.

En segundo lugar, se establece el grado de ejecución, o se analiza el grado de ejecución alcanzado en el desarrollo de las previsiones del planeamiento anterior, dando prioridad a la culminación de dichos desarrollos y a la intervención sobre la ciudad consolidada sobre los nuevos crecimientos. Es decir, evitar esos grandes lunares, que lo único que hacen es desarticular la ciudad, obligando a que se propicie un primer desarrollo, precisamente, de esos ámbitos que han quedado incorporados a la ciudad, pero que están sin desarrollar.

En tercer lugar, la no alteración del modelo de asentamiento. Es decir, respetar el modelo de asentamiento, resultado lógico y esencial de los desarrollos urbanos, resultando excepcional, completamente, los desarrollos urbanos desvinculados de los núcleos, que, en todo caso, deberán cumplir las condiciones

exigidas por la legislación urbanística —en especial, su integración con la ordenación territorial y estructural—, la no afección a los suelos preservados para el desarrollo urbano y la justificación de la capacidad en los sistemas generales existentes y previstos para satisfacer la demanda prevista.

En cuarto lugar, un desarrollo urbanístico eficiente, que permita adecuar el ritmo de crecimiento a la efectiva implantación de las dotaciones y equipamientos. Éste es un tema básico que establece nuestra ley y que establece también el Plan de Ordenación del Territorio. Es decir, no a edificaciones sin las dotaciones, sin los equipamientos y sin las infraestructuras. Hay que armonizar el desarrollo de la ciudad. Y por esa razón es tan importante planificar lo que es el desarrollo de la ciudad, conjuntamente, Administración y Ayuntamientos, con las propuestas de la iniciativa privada, contemplando todos los equipamientos, espacios libres y servicios, y, por supuesto, el transporte público que se prevé para el desarrollo urbano.

También la disponibilidad y suficiencia de recursos hídricos y energéticos adecuados para las previsiones de desarrollo urbano establecido.

Éstos son algunos de los aspectos que contempla el apartado o norma 45, que es la básica en relación con todo lo que ustedes plantean en la petición de sus comparencias.

Bien, ¿cómo se aplica? Pues, de acuerdo con lo que dice siempre el ordenamiento jurídico. Es decir, esta norma —en cuanto a sus prescripciones precisas y concretas, desde su entrada en vigor, desde la publicación en el BOJA, que fue el 29 de diciembre de 2006— es de obligado cumplimiento para la Junta de Andalucía, que es la que aprueba los Planes Generales de Ordenación Urbanística de los municipios en las Comisiones Provinciales, de acuerdo con la distribución de competencias que fija la propia ley.

Las Comisiones están obligadas a analizar el modelo de ciudad, las determinaciones que establece la LOUA, así como los criterios específicos del POTA y de toda la ordenación territorial que en cada momento esté vigente, en cada ámbito. Es decir, no se puede aplicar una norma que no está vigente, pero hay que aplicar todas las normas que estén vigentes en cada momento.

En el supuesto de que se hubiese producido un pronunciamiento previo a esta fecha, de 29 de diciembre, sobre un plan... Es decir, un Ayuntamiento que ya haya iniciado el trámite de aprobación definitiva y que la Comisión Provincial haya hecho ya una valoración anterior a la publicación del propio Plan de Ordenación del Territorio, lógicamente, se rige por los criterios generales de la ley y los vigentes en cada momento, si hay un ámbito territorial, dependiendo de si tiene o no el plan aprobado, o bien las instrucciones e implicaciones que vienen de las normativas generales de ordenación territorial, a las que antes he hecho referencia.

Una vez definido cómo afectan los criterios del POTA a las propuestas de plan general, paso a analizar los criterios que la Dirección General de Urba-

nismo ha dictado para las Comisiones Provinciales. Hay que tener en cuenta que, cuando ustedes hacen la propuesta, la terminología no es exactamente la terminología urbanística; de ahí que haya habido que interpretar cada uno de los extremos que pone el Plan de Ordenación del Territorio.

Paso a comentarles la interpretación, que ya he hecho en este Parlamento, pero para que conste, también, para que podamos debatirla con mayor detenimiento, lo que comenté ya en el Pleno.

Bueno, en primer lugar, se prima, como he dicho antes, el modelo de ciudad compacta, consolidada. En segundo lugar, lo de consumir únicamente el suelo necesario para lo que se va a proponer, como desarrollo, para obligar a la puesta en carga de ese suelo. Adaptar la tipología de la ciudad a las características del territorio. La construcción de los equipamientos, en paralelo a las infraestructuras y edificaciones.

Todo esto con los parámetros generales que ustedes conocen, que vienen en la LOUA. Y, por supuesto, estableciendo las necesidades de vivienda, en función de las necesidades de los vecinos del municipio; no de otros municipios, sino de su municipio. Tener en cuenta, como dicen los artículos correspondientes de la LOUA —esto es, LOUA, del artículo 9 y el artículo 3—, si hay que hacer necesariamente un plan de vivienda de cada municipio, para saber cuáles son las necesidades de la población. Y eso determinará las necesidades de crecimiento, para adaptar las necesidades de esa población.

Pues bien, aparte de eso, lo que les puedo decir es que, con carácter general, la norma que incorpora este Parlamento, y por la que ustedes, me imagino, quieren una mayor precisión, les recuerdo lo que decía. Y es que, con carácter general, no se admitirán los crecimientos que supongan incremento de suelo urbanizable, superiores al 40% del suelo existente, ni los crecimientos que supongan incremento de población superior al 30% en ocho años. Y los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional determinarán criterios específicos para cada ámbito.

Bien. Voy a intentar desglosar los criterios, tal y como hice, de acuerdo con la pregunta de algunas de sus señorías, en el Parlamento, para seguir la misma metodología y no cambiar, independientemente de que después podamos entrar en otras consideraciones.

Primero, suelo urbano existente. No es una terminología que se utilice en urbanismo. Lo que hemos hecho, lo que ha hecho la Dirección General ha sido equipararlo a la clasificación de suelo urbano, según la definición del artículo 45 de la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía de 2002. Es decir, el suelo urbano consolidado y el suelo urbano no consolidado. ¿Cuál es el objetivo? Dar seguridad jurídica. Ante una indefinición de lo que significa suelo urbano existente, hemos tomado la referencia del artículo 45 en la definición de lo que es suelo urbano.

El segundo tema, el cómputo del suelo urbanizable; la inclusión de las categorías de suelo; el suelo urbanizable, que se incluyen todas sus categorías y usos; así como sistemas generales, incluidos y

adscritos, excluyendo los suelos correspondientes a infraestructuras y dotaciones de incidencia supramunicipal; las correspondientes a actuaciones urbanísticas previstas en los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional y las actuaciones declaradas de interés autonómico. ¿Por qué? Muy claramente. Para garantizar, en todo lo que es el suelo urbanizable, que no vuelve a ver la Comunidad Autónoma, porque ya no tiene competencia en los planes de desarrollo, lo que no se vuelve a ver en la Comisión Provincial, para definir, exactamente, todas las infraestructuras y equipamientos que se derivan de la puesta en carga de suelos, competencia municipal, y que obligan a la Comunidad Autónoma o a la Administración central.

Es decir, que lo que se hace es: como uno de los principios básicos es garantizar los equipamientos y las infraestructuras, para los nuevos crecimientos, y muchos de esos equipamientos e infraestructuras son de competencia autonómica —la inmensa mayoría—, es definir aquello que ya no va a ser nuevamente analizado por la Comisión provincial o por la Comunidad Autónoma. Todos los demás temas, los que quedan excluidos, tienen una planificación propia de infraestructuras y equipamientos, que es lo que quiere garantizar la Comunidad Autónoma, en cumplimiento de la ley. Y, por tanto, se excluyen los aspectos a los que ha hecho antes referencia.

Por supuesto, también se exceptúan los suelos urbanizables no sectorizados. ¿Por qué los no sectorizados? Porque los no sectorizados, por supuesto, para su sectorización o para que se puedan urbanizar, tienen que volver a la Comisión Provincial. Y allí es donde se hace la previsión de equipamiento y de infraestructuras necesarias, porque ni siquiera en ese momento se conocen los usos. Pero los Ayuntamientos nos dicen por dónde van sus perspectivas de crecimiento futuro, independientemente de que en los próximos ocho años, o con carácter inmediato, no tengan intención de ponerlo en carga. Lógicamente nos parece bien, porque avisa por dónde van sus pretensiones y, entonces, se analiza, desde esa perspectiva de segundo plazo o con posterioridad a lo que es el cumplimiento de la temporalidad establecida en el Plan de Ordenación del Territorio.

En todo caso, como les digo, estos nuevos desarrollos tienen que volver, necesariamente, a las Comisiones Provinciales, donde hay que favorecer el acuerdo de la Administración central, la autonómica y la local, con los privados, en su caso, para el desarrollo de las dotaciones e infraestructuras, que es lo que preocupa, sobre todo, a la Comunidad Autónoma.

Hay que tener en cuenta, como les digo, que la ley incorpora una transferencia importantísima de competencias. Todas las competencias de desarrollo del planeamiento pasan a la Administración municipal, con la ley urbanística. Esto no se da prácticamente en ninguna Comunidad Autónoma, que mantiene todos los planes de desarrollo la propia Comunidad Autónoma, pero, en Andalucía, la competencia de los planes de desarrollo es competencia municipal. Era

lo que antes, recordarán sus señorías, se delegaba, eran competencias que se delegaban y que la ley opta por atribuir directamente a los Ayuntamientos, y, simplemente, la Administración lo que hace es un informe, que es preceptivo, pero no vinculante. Y, cuando afecta a temas de legalidad, lo que hace la Junta de Andalucía es ponerlo en conocimiento del Tribunal Contencioso-Administrativo, para que, en cualquier caso, todo Ayuntamiento tenga que cumplir la legalidad. Y, si hay cualquier duda de legalidad sobre un plan de desarrollo, se comunica y se hace el procedimiento que establece el ordenamiento jurídico. Pero digamos que se resuelve uno de los temas fundamentales, que planteaban los Ayuntamientos, que era tiempo excesivo, en la tramitación de los planes de desarrollo, para las necesidades que planteaba cada municipio, en cuanto al control de su propio desarrollo del Plan General Urbanístico.

Bien. En cuanto al otro parámetro, a efectos del cómputo del 30% de población, para garantizar un único criterio objetivo, se ha determinado que la población existente será la correspondiente al padrón municipal de habitantes, en el momento de la aprobación inicial del plan. Hay que tomar un punto de referencia: el padrón de habitantes de la población inicial. Y, a continuación, el incremento se mide por la capacidad residencial que prevea el planeamiento para los próximos ocho años, en viviendas ubicadas en suelo urbano no consolidado, en suelo urbanizable ordenado y sectorizado, estimando el tamaño medio de los hogares en función de los datos establecidos por el Instituto Nacional de Estadística o el Instituto de Estadística de Andalucía. Y todo ello porque, tanto el suelo urbanizable como el suelo urbano no consolidado, no tienen dotaciones y equipamientos ya construidos. Y es, para ese crecimiento de población, para el que hay que prever todo los servicios.

En fin, el dimensionamiento del incremento propuesto deberá justificarse mediante el estudio de demanda, de viviendas, que responda a las determinaciones exigidas en el artículo 9 —recordarán, el 9 c) de la Ley de Ordenación Urbanística—, que tiene que tener en cuenta el nivel de renta de la población y las necesidades reales, para atenderlas en función de sus características sociales y su nivel económico. Este criterio es para dar respuesta a las necesidades de vivienda de los vecinos del municipio.

En cuanto al último aspecto de la norma 45, que se refiere a los planes subregionales, decirles que éstos se elaboran con la participación y acuerdo de todos los Ayuntamientos, que, básicamente, se refieren a cinco aspectos. Es decir, en todos ellos se prevén las nuevas infraestructuras y equipamientos que se derivan de cualquier proyecto que se incorpora en dicho plan. Y se refieren a grandes infraestructuras de transporte y de comunicaciones, necesarias para una movilidad sostenible de los ciudadanos. A la configuración de espacios libres, no ya de ámbitos municipales, sino de temas supramunicipales, como parques, ríos protegidos, zonas de los entornos urbanos, que requieren una especial protección.

En tercer lugar, todas las infraestructuras energéticas, de telecomunicaciones, ciclo integral del agua... Es decir, de vertidos, es decir, todo aquello que son las tripas, por así decirlo, de una ciudad y de un área metropolitana o de una comarca, que deben resolverse desde el ámbito supramunicipal.

En cuarto lugar, aquellas áreas de oportunidad para actividades productivas, teniendo en cuenta la configuración de la comarca o el sector al que nos estemos refiriendo. Si es turístico, si es tecnológico, si es industrial, si es comercial... Es decir, cualquier gran implantación, que requiera y que se refiera a una actividad productiva. Y, por último, aquellos equipamientos supramunicipales, en el ámbito de la salud, de la educación, del bienestar social, de la cultura, del deporte o de la seguridad, que tratan de dar satisfacción a necesidades de una comarca entera.

Es decir, cuando hablamos de un municipio de 30.000 habitantes, los parámetros de necesidad son equis. Si hablamos de una comarca de 100.000 habitantes, los parámetros de necesidad son completamente diferentes y necesitan un tamaño de equipamientos, de infraestructuras, muy importantes. Y, por tanto, eso es lo que se prevé en los planes territoriales para esponjar y permitir ese crecimiento ordenado de las ciudades en Andalucía.

Todas estas inversiones se definen en el propio plan subregional. La Comisión de redacción, como saben, está formada por, o la componen, aparte de la Administración autonómica, la Administración central, también los municipios a los que afecta el ámbito, de tal manera que lo que se hace es establecer acuerdos entre Administraciones, para el desarrollo de estos grandes proyectos, que requieren una coordinación interadministrativa muy potente.

No cabe duda de que la ordenación territorial del ámbito subregional irá adquiriendo, cada vez, más importancia. Por una razón muy sencilla: hasta hace muy poco, el plan urbanístico daba solución a todos los problemas y no se veía un horizonte, salvo en las áreas metropolitanas incipientes, la solución de problemas más complejos. En estos momentos, yo creo que todas las áreas metropolitanas, en todos los ámbitos de la costa, la solución de los problemas es supramunicipal y, por tanto, la solución de los temas pasa por la planificación territorial y el acuerdo de todas las Administraciones.

En fin, creo que he dado un repaso a los criterios por los que ustedes se interesaban. Y en las siguientes intervenciones, pues, tendremos ocasión de entrar en mayor profundidad, si ustedes así lo estiman.

La señora PRESIDENTA

—Gracias, señora Consejera.

Pasamos al turno de posicionamiento. Decirles que tienen los portavoces dos turnos. Un primer turno de diez minutos y un segundo turno de cinco. Por favor, les ruego se ajusten a los tiempos.

Tiene, en primer lugar, la palabra la portavoz del Grupo Andalucista, señora Pinto Orellana.

La señora PINTO ORELLANA

—Gracias, señora Presidenta.

A nadie escapa que el tan esperado y necesario Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía llegó demasiado tarde, con las consiguientes e irreversibles repercusiones que esta demora ha tenido y tendrá sobre el territorio. Para el Grupo Parlamentario Andalucista, el territorio es factor de oportunidad y de calidad de vida. Por tanto, el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía debe contemplar mecanismos que garanticen la igualdad entre todos los ciudadanos. Sin embargo, ése es el principal incumplimiento que el Partido Andalucista se encontró, en un plan que debía garantizar la ordenación y vertebración territorial de Andalucía y en el que, por el contrario, se priman los centros urbanos, en detrimento de las zonas rurales.

El Plan de Ordenación del Territorio aterrizó con demasiadas carencias, cuando es uno de los modelos principales del crecimiento de Andalucía. En todo este tiempo de espera, hemos presenciado cómo numerosos Planes Generales de Ordenación Urbana en marcha entraban en contradicción con los planes subregionales que, como el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, también llegaba tarde. Y, en esta espiral de demoras, resulta que son los municipios, precisamente, aquellos que menos recursos tienen los que, una vez y otra, se están viendo obligados a adaptarse y readaptarse a los planes territoriales de ámbito superior, que van aprobándose, como los que se encuentran con frecuencia nadando entre la legalidad y la ilegalidad.

De ahí que el POTA sea un documento con vocación de permanencia, pues será el principal referente para el planteamiento urbano andaluz y la articulación del territorio para las próximas décadas, una vez que los municipios hayan acometido las distintas adaptaciones que les exigen.

Sin embargo, ha surgido un importante obstáculo. Hoy por hoy, son muchos los municipios que ven cómo la adaptación que se les exige puede llegar a repercutir gravemente en el desarrollo del mismo. Nos encontramos ante una confrontación entre los Planes Generales de Ordenación Urbanística y el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, cosa que, de otro modo, era de esperar, ya que este plan no se elaboró teniendo en cuenta la verdadera y real distribución territorial de Andalucía, sus comarcas, división territorial que permite respuestas más cohesionadas y eficientes, adaptadas a las distintas realidades económicas y culturales de Andalucía.

Desde el Partido Andalucista, entre nuestras propuestas, se instaba a que fuera la comarcalización de Andalucía el eje central que permitiera conectar la ordenación con la organización territorial, por las razones que se han dicho. Y esto hubiera evitado, sin duda, este choque frontal entre los PGOU y el POTA, y

muchos de los pueblos de todo el conjunto del territorio andaluz no estarían hoy preocupados por la manera en la que van a hacer frente a su desarrollo urbanístico, hipotecando en algunos casos su desarrollo industrial o, por el contrario, frenando su desarrollo urbanístico a favor de un crecimiento industrial.

A este respecto, tengo que decir que hay municipios en la provincia de Córdoba... Me consta, por ejemplo, Monturque, que se encuentra con un plan inicial aprobado industrial y que ahora se ve coartado por el POTA. Hay propietarios de terrenos que han iniciado, ya, sus trámites y que, ahora mismo, están totalmente desconcertados, ¿no?, porque están coartados.

Y es que no se ha tenido en cuenta la realidad de esta tierra, no se ha elaborado un plan que considere las diferencias entre las zonas urbanas y las rurales. Por esta razón ha surgido la confrontación, y por eso queremos profundizar más en la cuestión planteada por los distintos Grupos.

Y, desde el Grupo Parlamentario Andalucista, pensamos —ya lo he mencionado— que los criterios que se han tomado para limitar el crecimiento desmesurado en urbanismo no se ajusta a la realidad de todo el territorio andaluz, pues se va a poder comprobar en los próximos años cómo pequeños pueblos de zonas rurales se verán afectados en su desarrollo ante las fuertes limitaciones que se les impone, similares a los grandes núcleos urbanos. La verdad es que para que un pueblo crezca necesita desarrollarse urbanísticamente, y si se limita en el número de población pensamos que caemos en una contradicción...

El señor PRESIDENTE

—Señora Pinto, le ruego vaya terminando. Tiene usted un segundo turno después.

La señora PINTO ORELLANA

—Sí, vale, pues, muchas gracias.

Solamente decir que la verdad es que se debería informar más a los vecinos, a la hora de hablar con ellos, urbanísticamente, puesto que, efectivamente, se va por un núcleo compacto, y que no se creen falsas expectativas por parte de algunos grupos en los municipios, creyendo que se va al salto la mata; o sea, lo que hay ya urbanizable, ordenado, aprobado en unas normas y con unos sectores, que no se deje ahí para saltar a otro terreno, que es por lo que vamos los grupos, por el ordenamiento. A mí me agrada que la Consejera lo haya recalcado y así darle traslado, entre otros, a mi municipio de lo que es el tema urbanístico.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE

—Gracias, señora Pinto.

En nombre de Izquierda Unida, tiene la palabra su portavoz, señor García.

El señor GARCÍA RODRÍGUEZ

—Sí, gracias, señor Presidente.

Yo quisiera empezar mi intervención, señora Consejera, recalcando la importancia que tiene la norma 45, aprobada por este Parlamento, incluida en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía por resolución o acuerdo de este Parlamento, que creo, me atrevo a decir que probablemente es una de las decisiones de tipo político más importantes de esta legislatura, porque creemos que la reacción, incluso de determinados sectores, tanto del espectro político como empresarial, demuestra que se ha dado en el calvo y demuestra que es una buena herramienta para la lucha contra la especulación.

Ahora bien, es evidente que están surgiendo problemas en su interpretación y problemas en su adaptación, en parte derivados, precisamente, de la tardanza con la que llega el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía. El proceso legislativo ha sido el siguiente: en el año 2002, prácticamente 2003, se aprueba la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía, la LOUA, que establece plazos para la adaptación de los planes generales vigentes a la LOUA; los municipios comienzan esa adaptación, que, por cierto, se ha culminado en muy escaso grado, se ha culminado en muy escaso grado, pero, cuando están, en muchos casos, a punto de culminarlo, lo que ocurre es que llega el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, que tenía que llegar, y por eso insisto en nuestra reafirmación del convencimiento de la necesidad de la limitación del crecimiento.

Bien, a partir de ahí, yo quiero recalcar que esta propuesta, formulada por Izquierda Unida, es una propuesta fundamentalmente política, que no debe interpretarse en un sentido de literalidad jurídica, como hace la Consejería cuando le conviene, cuando le conviene, porque, cuando no le conviene, no hace la interpretación literal jurídica que corresponde.

Y me explico, me explico. No puede entenderse que, agarrándonos a una interpretación literal jurídica, se considere como base de cálculo, es decir, como cien por cien de suelo urbano existente, el suelo urbano no consolidado, en general no puede entenderse, y hablo desde la provincia de Cádiz y lo conozco bien. ¿Por qué? Porque, en muchos casos, el suelo urbano no consolidado son conjuntos enormes de viviendas ilegales; es decir, 5.000 en El Puerto de Santa María, 15.000 en Chiclana, 3.000 o 4.000 en Sanlúcar, etcétera, etcétera, etcétera.

Claro, si interpretamos que el suelo urbano no consolidado —por aquello de la interpretación literal de que se habla de suelo urbano, artículo 45 de la LOUA— incluye el Suelo Urbano no consolidado, pues, claro, les estamos diciendo a determinados municipios: «Miren ustedes, una fórmula de crecimiento, superando los límites del POTA, es que deje usted que se

hagan viviendas ilegales, deje usted que haya suelo urbano no consolidado, porque luego le va a servir para base de cálculo».

Además, se cae en una contradicción. Resulta que es base de cálculo para el suelo, pero, sin embargo, entra en el tema de la población, cosa que parece razonable, pero también parece razonable lo otro; es decir, el suelo urbano no consolidado, aunque literalmente venga en el artículo 45 de la LOUA, es no consolidado, es no consolidado. Y, por tanto, no puede decirse, mire usted, qué bien, entre otras cosas porque, además, según y cómo, se interpretan de manera muy diferente qué es suelo urbano no consolidado y qué es suelo urbano consolidado. Y ahí está el ejemplo de Chiclana.

Pero, luego, podríamos hablar de una interpretación literal por el suelo urbanizable. Mire usted, si la norma 45 dice suelo urbanizable, y no especifica qué tipo de suelo urbanizable, está incluyendo el no sectorizado, está incluyendo el no sectorizado. No me distinga usted una interpretación literal para suelo urbano, incluyendo el no consolidado, pero una interpretación no literal, sino subjetiva, para el suelo urbanizable, excluyendo el no sectorizado, como han hecho en La Rinconada, entre otros sitios. Mire usted, no, no: o todos moros o todos cristianos. Porque, además, hay una cosa que me preocupa. En su intervención en el Pleno, a pregunta de este parlamentario sobre los criterios, usted habló de suelo urbanizable no sectorizado, cuyo desarrollo se prevea con posterioridad a los ocho años de vigencia. Ahora no lo ha dicho, no sé si se le ha pasado, pero no lo ha dicho, me gustaría que lo aclarara. Porque, claro, suelo urbanizable no sectorizado, en cuatro años, en cinco años o seis años, te lo presentan otra vez. No, aclaremos eso, aclaremos eso. Repito, ya están aplicando una interpretación no literal.

Yo, por eso, insisto, en que la filosofía de esta propuesta, que fue de Izquierda Unida, consensuada con el Partido Socialista, es fundamentalmente política. ¿Y por qué digo que es política? Porque lo que perseguía era la limitación del crecimiento residencial, que ustedes lo están aplicando literalmente a limitaciones del crecimiento también industrial, donde, evidentemente, o cuando evidentemente no se da el mismo fenómeno especulativo, hoy por hoy, con carácter general, en el suelo residencial que en el suelo industrial. No, no se da. Puede haber episodios o puede haber situaciones de especulación en suelo industrial, pero no tiene nada que ver, y lo afirmo categóricamente, la especulación con suelo industrial y la especulación con suelo residencial. No tienen nada que ver.

Por tanto, que a determinados pueblos se les coarte su crecimiento, mediante los polígonos industriales, o bien considerando en el mismo saco el urbanizable de uso industrial y el urbanizable residencial, no es lo que se pretendía. Dicho claramente: no es lo que se pretendía.

Y esto nos lleva a la segunda fase importante, que viene en nuestra comparecencia, y en la que usted no

ha entrado, señora Consejera, y yo le pido que entre, y yo le pido que entre. Y es que diga cuáles son las zonas de interés subregional, autonómico o comarcal que ustedes están considerando en este momento, en este momento. ¿Y por qué digo en este momento? No me responda usted que las que digan los planes subregionales. No, no, porque ustedes ya tienen que tener una previsión, en este momento, de qué prevén contemplar en los planes subregionales. Y le pongo como ejemplo el del Campo de Gibraltar. Yo sé que ustedes tienen previsiones, que me gustaría que aclarara: ¿De qué zonas prevén ustedes incorporar, en el plan subregional del Campo de Gibraltar, como de interés autonómico? Y lo mismo le puedo decir de diferencias entre dos pueblos situados muy cercanos, donde, a un Ayuntamiento que prevé un polígono industrial en su revisión del plan general, se le dice: «Tú no, porque sobrepasas el crecimiento en suelo, no en población, pues estamos hablando de suelo industrial; pero tú sí, porque a tu polígono industrial lo considero de interés autonómico». Dice uno: ¿Qué diferencia habrá entre un Ayuntamiento y otro? ¿Se la digo? Pues que en uno gobierna el PSOE y en otro no, y eso no es tolerable.

Y para eso no le hemos brindado ni hemos propuesto la norma 45 desde Izquierda Unida. Para darles una herramienta de utilización, posiblemente arbitraria, no hemos hecho esto, señora Consejera. Ni creo que estaba en la filosofía del Grupo Socialista ni creo que está en su filosofía como Consejera. Pero se está haciendo, se está haciendo.

Y esto está llegando a extremos donde ya no es sólo el suelo industrial, sino que es también el suelo residencial; donde, en determinados municipios, determinadas operaciones residenciales, se dice: «De interés autonómico». Anda, ¿y por qué? Qué curioso, suele estar el Partido Socialista gobernando. Por eso yo le pido que ahora, en este momento, aclare qué zonas de Andalucía —que no deben ser tantas, que no deben ser tantas como para que usted no las conozca— son de interés subregional, autonómico o comarcal. Porque, si no, nos vamos a sospechar que van a depender de las circunstancias políticas del momento.

Y, mire usted —con esto termino—, para ser considerado, si vamos a la interpretación jurídica —que es la que a usted le gusta, por su condición de licenciada o doctora en Derecho—, si vamos a esa interpretación, hagámosla con rigor, hagámosla con rigor. Y la única posibilidad de que un suelo urbanizable no entre como parte del cálculo del crecimiento, según la norma 45 del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, es la que contempla el artículo 44 de la LOU, que establece clases de suelo, que tienen que ser urbano, no urbanizable y urbanizable; pero que se podrán —no obstante lo dispuesto en el párrafo anterior— excluir de la clasificación de suelo los terrenos destinados a sistemas generales que, por su naturaleza, entidad u objeto, tengan carácter o interés supramunicipal. Sistemas generales, sistemas generales. No...

El señor PRESIDENTE

—Señor García, le ruego...

El señor GARCÍA RODRÍGUEZ

—Termino, señor Presidente.

... No determinados polígonos industriales, en función del color del Ayuntamiento; no determinadas poblaciones residenciales; no determinados proyectos turísticos. No: sistemas generales. Y un campo de golf, señora Consejera, no es un sistema general, lo diga la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo, lo diga Agamenón o lo diga su porquero. No es un sistema general, ni es de interés autonómico: es de interés empresarial, pero no de interés autonómico.

Por tanto—y termino, señor Presidente—, le ruego encarecidamente, señora Consejera —y ésa es la parte fundamental de nuestra interpelación—, que explique o que detalle qué zonas en este momento contempla su Consejería de interés autonómico. Y, además, que explique qué piensan hacer con aquellas que ya tienen, con anterioridad al POTA, aprobado su plan subregional y que no contemplaban esta situación. ¿Van ustedes a cambiar, a revisar ya los planes subregionales, recién acabados de aprobar o van a pasar —permítase la expresión—, van a olvidar, ignorar, el plan de ordenación subregional y van a decir «de interés autonómico», aunque no lo contemple el plan subregional? Eso le ruego que constituya elementos importantes en su segunda intervención, señora Consejera.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE

—Gracias, señor García.

En nombre del Partido Popular, señor Martín Luna.

El señor MARTÍN LUNA

—Muchas gracias, señor Presidente. Señora Consejera.

Yo creo que el mayor fracaso en el control de la política urbanística, en los últimos veinticinco años, ha sido la situación de corrupción urbanística en Marbella, de la que ustedes, indudablemente, son plenamente conscientes de su responsabilidad, y que ya hemos tenido objeto de debate en otras iniciativas parlamentarias. Lo digo porque usted se ha referido, durante su intervención, a que el control urbanístico de la Junta de Andalucía..., que ustedes tutelan el control urbanístico, el desarrollo urbanístico, y, por tanto, indudablemente, habrán sido ustedes responsables, como mínimo, en culpa *in vigilando*, porque, si han tenido esa competencia, ¿por qué no la han ejercido?

Pero, mire, el problema principal que nos trae a esta comparecencia es que aprueban un nuevo Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía. Y digo un nuevo plan porque —como le hemos reiterado— existía, mediante Ley 1/1994, aprobado un Plan de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma para Andalucía que ustedes han sido incapaces de desarrollar.

Y, mire, ¿qué es lo que está ocurriendo? Que ahora, con el nuevo plan de ordenación, les dicen a todos los ciudadanos andaluces que, cuando revisen o adapten su nuevo Plan General de Ordenación Urbana, lo tienen que adaptar a esos criterios generales del nuevo Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía. Por tanto, estamos hablando de que, como ustedes nunca terminan de desarrollar los planes —son más de trece años, en los que han sido incapaces de desarrollar el antiguo Plan de Ordenación del Territorio—, ahora les dicen a los municipios que sigan paralizados en su desarrollo económico, en su desarrollo social, en su desarrollo industrial y en su desarrollo residencial. Porque dicen ustedes que todos los municipios tienen que esperarse a que ustedes pongan en marcha ese POTA, a que ustedes pongan en marcha esos planes subregionales, que son prioritarios dentro del Plan de Ordenación del Territorio.

Mire, le voy a poner un ejemplo. Hace dos o tres meses, ustedes acaban de contratar la redacción del plan subregional para el territorio sur de la provincia de Córdoba. El plazo de redacción de ese plan, que ustedes se han dado, lo cifran en quince meses —estamos hablando de más de un año y medio—, y ese plan subregional del sur de la provincia de Córdoba afecta a 28 municipios —es decir, un tercio de la provincia de Córdoba— y a casi trescientos mil habitantes. Si usted quiere interpretar el POTA como lo definimos, quiere eso decir que todos los municipios se tienen que esperar quince meses —hasta que usted termine ese plan— para saber qué criterios quiere usted aplicar en esos municipios, porque no van a poder revisar el plan, a no ser que entre, ¿eh?, en una discriminación de: «En un Ayuntamiento me interesa interpretar que puede seguir adelante con su actuación urbanística y en otro no».

Porque, claro, señora Consejera, si los planes subregionales tienen que ser prioritarios y tiene que someterse cualquier instrumento de planeamiento urbanístico de revisión a que se aprueben esos planes subregionales, usted les está diciendo a los municipios que durante dos años tienen que estar parados, como mínimo, a ver cuál va a ser el criterio de su Consejería.

Y es que lo que aquí trasluce es que ustedes gobiernan de espaldas a los ciudadanos de Andalucía. Gobiernan de espaldas a los ciudadanos, porque supongo yo que respetarán lo que los ciudadanos quieren en los municipios. ¿O es que los ciudadanos andaluces, en cada uno de nuestros municipios de Andalucía, no sabemos lo que queremos para el progreso y futuro de nuestros municipios? ¿O es que necesitamos que usted o el señor Chaves nos digan cuáles son

las prioridades para nuestro municipio? Vamos, en un criterio de pensamiento único y de totalitarismo, porque dice: «No, no, no, ustedes no saben: somos nosotros los que vamos a fijar los criterios, somos nosotros los que vamos a fijar las prioridades». Eso es lo que están ustedes diciendo con el POTA: «No, no, los ciudadanos andaluces... Ustedes no saben lo que quiero». Si nosotros, en nuestro municipio, y los gobernantes, en nuestros municipios, sean de la ideología que sean, de pronto proponen en un Pleno del Ayuntamiento un aumento de suelo industrial, o proponen un campo de golf, o proponen un centro de ocio, o proponen una superficie comercial, ustedes les están diciendo: «No, no, ustedes no saben lo que quieren. Espérense a que nosotros les digamos lo que es necesario para ustedes».

O cuando no —como decía antes el portavoz de Izquierda Unida—, para este Ayuntamiento sí autorizo un campo de golf y para un Ayuntamiento a ocho kilómetros al lado no autorizo un campo de golf. ¿Con qué criterios? Ah, con los que yo quiero. Porque, ¿saben ustedes lo que ocurre? Que ustedes, en el urbanismo de Andalucía, quieren ser juez y parte, y eso, señora Consejera, no puede ser siempre. Ustedes quieren ser juez y parte. Ustedes quieren, por una parte, decir que controlan y que gestionan la política territorial, con su Consejería y con sus Comisiones Provinciales de Urbanismo, y ustedes son los que deciden dónde o no reside el interés autonómico; pero no en función de qué criterios, sino en función de sus criterios. Porque ni en la Consejería ni en esas Comisiones Provinciales de Urbanismo está la sociedad civil. No está la sociedad civil allí representada. Ustedes la tienen cerrada herméticamente y en los criterios empresariales, en los criterios de desarrollo económico, social, de los municipios, pues no pueden llevarse ni en los órganos que gestionan la política territorial.

Y, claro, señora Consejera, es que es un engaño —permítame que se lo diga— que usted diga que es que con el plan de ordenación se van a garantizar ahora..., con este POTA se va a garantizar la construcción de los equipamientos que son competencia de la Junta de Andalucía. Si yo le puedo traer mil ejemplos de municipios de Andalucía donde está ese suelo reservado para construcción de un centro de salud, ese suelo reservado para construcción de un instituto, ese suelo reservado para construcción de un equipamiento deportivo, y que ustedes no lo han ejecutado. Cuando quiera, le puedo poner mil ejemplos, ¿eh?, de los 770 municipios de Andalucía, donde estamos todavía esperando que la Junta de Andalucía, después de veinticinco años, construya ese colegio, construya ese centro de salud, construya ese centro de mayores, construya ese equipamiento deportivo. No me diga usted ahora que es que ahora, con el POTA, van a garantizar la construcción de los equipamientos. ¡Si esa competencia la tenían ustedes desde hace veinticinco años! No era necesario el nuevo Estatuto de Autonomía para construir un colegio...

El señor PRESIDENTE

—Señor Martín Luna, le ruego vaya usted terminando.

El señor MARTÍN LUNA

—Termino, señor Presidente.

Mire, le voy a decir que lo que nosotros creemos es que este nuevo Plan de Ordenación del Territorio va a ser un freno para el desarrollo económico y social de los municipios de Andalucía, está creando una indefensión y está creando una inseguridad jurídica. Y prueba de que ni ustedes creen en el propio Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía es que acaban de aprobar y sacar a concurso una publicidad, por más de quinientos mil euros, para informar a los andaluces del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía. Fíjese qué poco creen, que han sacado a concurso una contratación de publicidad de 500.000 euros, para informar a los andaluces del POTA.

El señor PRESIDENTE

—Gracias, señor Martín Luna.

Por parte del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra su portavoz, el señor Mesa.

El señor MESA CIRIZA

—Gracias, señor Presidente.

Gracias, señora Consejera, por su comparecencia, amplia, completa y detallada. Hoy creo que se nos ha dado una buena explicación; ése era el objetivo del Grupo Socialista al pedirle esta comparecencia: el que se pudiera, sosegadamente, tranquilamente y detalladamente, pues, exponer cada uno de los aspectos que podían tener en duda la aplicación de lo que es el Plan de Ordenación del Territorio y, específicamente, esa norma 45, tan traída y tan llevada.

Voy a intentar fijar una serie de consideraciones y aportaciones, en nombre de mi Grupo, y voy a hacerlo intentando abstraerme de... Con respeto, pero intentando abstraerme de lo aportado por los distintos Grupos, porque han pasado de lo blanco a lo negro y de lo negro a lo blanco, sin pasar por ningún tono de gris y en la misma intervención. Por tanto, sería pues difícil, difícil intentar seguir un hilo conductor de lo que han querido plantear. Pero, en fin.

En nombre del Grupo Socialista, sí quería dejar clara una cuestión, señora Consejera. El Grupo parlamentario —nuestro Grupo parlamentario— comparte el desarrollo y la aplicación de los criterios tanto de la Ley de Ordenación como los del Plan de Ordenación del Territorio que se están llevando a cabo por la Consejería. Lo digo en un ámbito general, pero también descendiendo a lo particular, a esa tan traída y tan llevada norma 45. Es decir, la que acota o limita el

crecimiento. Y quiero, siempre que me refiero a ella, decir que limita el crecimiento desmesurado, porque esta norma no está para un crecimiento normal, sino para acotar y limitar los crecimientos desmesurados, porque en eso es en lo que hay siempre que insistir. No está para impedir crecer, sino todo lo contrario: para crecer mejor, para crecer bien.

Portanto, lo compartimos porque se están llevando a cabo la letra y el espíritu de lo que es el Plan de Ordenación y de las incorporaciones que se le hicieron en Parlamento. Por tanto, tendremos que estar de acuerdo porque se está llevando a la práctica lo que emanó de este Parlamento.

Muchas veces, al oír las intervenciones de algunos Grupos, parece que se olvida que son disposiciones y normas aprobadas, por eso que muchas veces decimos, se nos llena la boca, que es la soberanía popular, la representación del pueblo andaluz. Por eso no tengo más remedio que hacer referencia a que estamos hablando de un Plan de Ordenación del Territorio aprobado por la mayoría de esta Cámara y al que no se le opuso escasamente un 30%. Y hablamos, pues, de un documento con una ambición de regular, ordenar y poner control y legalidad al desarrollo urbanístico de Andalucía, y hablamos de él pues como estuviéramos, bueno, pues casi menospreciándolo. Y estamos hablando de un documento que está aprobado por el sesenta y tantos por ciento de esta Cámara y en el que varias iniciativas insistentes, de algún Grupo, de pedir devolución, anulación han sido, simplemente, apoyadas por un 28, un 29%, y rechazadas por más de los dos tercios de este Parlamento. Y se sigue hablando con demasiado desprecio.

Es más, centramos muchas veces el debate en esa propuesta, en lo que trata de acotar los crecimientos desmesurados, que yo tengo que insistir y repetirlo, porque cada vez que se trae a este Parlamento parece que se les olvida a los Grupos, y cada vez que miro el *Diario de Sesiones* lo tengo que comprobar: ningún voto en contra obtuvo esa propuesta de resolución. Y a mí no me cuadra, no me cuadra con el debate que se arma cada vez que se habla de eso. Ni para blanco ni para negro: votos en contra, cero. Claro, y se viene aquí y se montan unos discursos, un poco en una línea de demagogia, como si hubiéramos hecho, como si el Gobierno andaluz se hubiera inventado y estuviera haciendo barbaridades.

¿Que todos sabemos que el Partido Popular no apoya y nunca va a estar detrás de algo que trate de ordenar el urbanismo? De eso somos conscientes. Pero es que, en este caso, es un debate sobre algo que todavía no me ha explicado nadie por qué no lo votaron en contra, y resulta que ahora, parece ser, es el fin del mundo. No lo entiendo. Por lo menos, nadie me lo ha explicado. Por lo tanto, esas consideraciones hay que hacerlas.

Luego, también se queda un poco en el aire del debate que parece ser que se pasa de que no hay control, a más tarde decir que hay excesivo control. Lo que se pide y se exige un día, al día siguiente dicen que nos hemos pasado. En definitiva, la única

realidad es que la Comunidad Autónoma de Andalucía es la que es pionera, la que es más activa en el desarrollo y en materia de ordenación del territorio, siempre, claro está, siempre, claro está, con la mirada puesta en el interés general; ésa es la única realidad. Y podemos también dedicar todo el tiempo que ustedes quieran a compararlo con el desarrollo de la legislación urbanística de otras Comunidades Autónomas. Porque, claro, cuando se habla de que llega tarde, de que es escasa, bueno, ¿comparándola con qué? Claro, cuando decimos que algo llega tarde es un concepto relativo en el tiempo que habrá que ser comparándolo con quién. ¿Quién ha llegado antes? ¿Adónde han llegado otros?

Yo, muchas veces, sin entrar en los detalles, me pregunto... Yo he visto declaraciones de responsables políticos de otras Comunidades, ante verdaderas barbaridades de duplicar ciudades con torres, verdaderos rascacielos, decir: «Es que no tenemos normas que impidan y que podamos poner freno y no podemos oponernos. Luego, háganse». O sea, que admiten que tanto en Valencia, tanto en Madrid, como el caso de Seseña, admiten que no pueden poner los medios, no han sido capaces de regular y ordenar. Y no entro en la discusión de si, a lo mejor, es necesario crecer o no crecer. Ahora, crecer sosteniblemente.

Por tanto, ése es el ejemplo que se puede poner en Andalucía. Creo que es de destacar.

Por tanto, yendo ya a lo concreto de lo que planteábamos en nuestra comparecencia, para nosotros, el Plan de Ordenación apuesta por un modelo de ciudad compacta, multifuncional y diversificada, con un modelo de desarrollo urbano más compatible, con requerimiento de la sostenibilidad, tanto ambiental, económica y social. Esa ciudad de la que usted nos hablaba, esa ciudad del siglo XXI. Y para ello es razonable que se establezcan parámetros cuantitativos que no puedan ser superados. Y ahí es donde entramos en los crecimientos de población o de suelo urbanizable. Y por ello no es razonable que se venga, por un lado, a intentar alarmar; por otro lado, a hablar de inseguridad jurídica.

Insisto, repito, no se trata de impedir crecer, no se trata de impedir no construir: se trata de crecer mejor y de frenar la especulación; ése es el objetivo.

Por tanto, al mismo tiempo que se reconoce eso, hay que reconocer que habrá que modular también esas medidas, que es lo que se ha venido a hacer, que es lo que ha hecho la Consejería. Por tanto, esa modulación, que ya estaba de alguna manera y viene contemplada en la norma 45, los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional, que pueden determinar criterios específicos para cada ámbito, depende del punto de vista de la previsión, únicamente si es del Ayuntamiento o si lo miramos desde el punto de vista de interés general de un área metropolitana.

Por tanto, compartimos, reitero, el desarrollo y la aplicación porque nosotros vamos a estar siempre, se lo decimos y se lo reafirmamos, siempre vamos a estar en la misma posición: en defensa del interés

general, porque queremos defender la construcción de viviendas para jóvenes, porque queremos defender el desarrollo sostenible, porque queremos que se crezca mejor y que se luche contra la especulación.

Yo creo que, cuando se hace alusión a que los ciudadanos nos dan la espalda. Yo creo que los ciudadanos nos votan en Andalucía para que defendamos sus derechos, y eso creo que el que lo ponga en duda se equivoca, como se viene equivocando hasta ahora. Quieren que regulemos y ordenemos el desarrollo, desde el consenso, evidentemente, desde el diálogo, por interés general.

En definitiva, quiero terminar mi primera intervención yo creo que ofreciéndole y afirmándole que cuente con este Grupo en esa tarea. Sé que algunas veces es difícil, pero al final será gratificante.

Nada más, y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE

—Gracias, señor Mesa.
Señora Consejera.

La señora CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Sí.

Tomo la palabra para este primer turno de réplica, agradeciéndole la intervención al Grupo Socialista y, por supuesto, al resto de los Grupos.

Bien. Hay aquí un problema que plantea la representante del Partido Andalucista en relación con los municipios pequeños.

Bien. Yo creo, y fíjese que quizás hay una interpretación muy curiosa, que los municipios pequeños, en los últimos veinte años, han tenido un limitado crecimiento tanto poblacional como de zona urbanizable, incluso algunos han decrecido. Si hubiésemos aplicado literalmente la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía, que exigía la consolidación de los diez últimos años, pues tendrían problemas para crecer. Es decir, lo que hace el Plan de Ordenación del Territorio es darles una oportunidad para analizar y darles las mismas posibilidades que los municipios que hayan crecido en los dos últimos años; es decir, se les da una oportunidad. Y no solamente eso, sino que, con la visión supramunicipal, en el Plan Territorial se habla de las zonas territoriales, usted las llama comarcas, aunque al final se pueden llamar de una manera, se pueden ver desde la provincia, y son 52; se pueden ver desde todo el territorio, y son 37. Yo no caigo en el problema terminológico, si no vamos a ordenar, precisamente, lo que son áreas que tienen unos mismos problemas y, desde luego, que tienen grandes oportunidades si se mira desde una perspectiva supramunicipal. Eso es lo que propicia el Plan de Ordenación del Territorio y, por tanto, beneficia sustancialmente a los municipios, pero a todos en su conjunto; es decir, se analiza un territorio en todo su

conjunto, y a cada municipio pequeño que antes no ha crecido, que incluso ha disminuido de población, lo que le está posibilitando es que crezca hasta un 40%, es decir, que casi duplique su territorio milenario y que aumente un 30%. Bueno, yo creo que hay margen, no sé cómo se lo explico. Si ve los datos reales de todos los municipios de Andalucía, verá que tienen un amplio margen de crecimiento.

Simplemente, recuerdo algunos datos genéricos porque a veces nos olvidamos de cuál es nuestra realidad. Mire, en los últimos dieciocho años, dieciocho, la media del crecimiento de uso de suelo de todos los municipios ha sido de un 20%, y el incremento de la población, un 10%. Verá que duplicamos, se duplica un 15% en población, se duplica, por tanto, la posibilidad de ampliación en ocho años, no en dieciocho, en una tercera parte el tiempo y, además, se duplica la posibilidad de crecimiento de población.

Son parámetros, de verdad, para dar margen y que tienen como objetivo, básicamente, que tengan la dotación necesaria y suficiente, de acuerdo con las propias prescripciones de la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía.

Le voy a decir: solamente un 5% ha crecido más de lo previsto, del 10%, sobre todo en materia residencial, y son, precisamente, aquellos municipios que han planteado graves problemas de legalidad urbanística. Y no les digo cuales, usted se los imagina.

Es decir, que estamos en parámetros de lo que es la normalidad y para dar cabida a todas las necesidades de los municipios y, específicamente, la posibilidad de que esos municipios de menor tamaño puedan tener una configuración o una visualización de sus problemas y de sus oportunidades desde lo supramunicipal y, desde luego, a través de una planificación territorial, que es la que está proponiendo la Junta de Andalucía. Pero, desde luego, tiene que ser con voluntad y apoyo de los Ayuntamientos; si no, no lo vamos a hacer, ya lo digo de antemano. Si no, no lo vamos a hacer. Hemos tenido poco apoyo en determinados planes porque era necesario, pero la voluntad de la Junta de Andalucía es que el planeamiento territorial se haga con pactos tanto de los municipios como del resto de Administraciones que tienen implicaciones en el conjunto de la ordenación de ese territorio.

Bien. En cuanto a la intervención del portavoz de Izquierda Unida, bueno, yo creo que la norma 45 y toda nuestra legislación urbanística de Andalucía se ha visto muy reforzada con la última Ley del Suelo, aprobada por las Cortes Generales, en las que se profundizan y, digamos, se concretan en la misma dirección aquellos temas que habíamos ya debatido y acordado en el Parlamento de Andalucía, con lo cual yo creo que vamos en la buena dirección. Es decir, en lugar de todo es recalificable, todo es urbanizable, solamente pasa aquello que es necesario para el interés público, para los ciudadanos. Es decir, se apuntan ya las medidas anti-especulativas que la Ley del Suelo, aprobada por las Cortes Generales, ha aprobado recientemente y va en esa dirección.

Bien, señorías, lógicamente, cualquier norma es sujeta a diversas interpretaciones. Lo importante, desde mi punto de vista, es que esas interpretaciones sean claras y transparentes. Yo las he traído al Parlamento, yo las he traído al Parlamento para que todo el mundo las conozca, porque ésa es la mejor forma de la garantía de todos. Las he dicho y las vamos a mantener. ¿Por qué? Porque es el resultado de una experiencia de análisis de toda la Comunidad Autónoma viendo exactamente cuál es la situación en cada municipio en el conjunto de la Comunidad Autónoma.

A usted yo veo que le preocupa, sobre todo, veo que le preocupa, sobre todo, más que determinadas consideraciones, le preocupa, sobre todo, el tema, por lo que he visto, del interés supramunicipal o el interés autonómico.

En estos momentos, el procedimiento está regulado por ley y no por la ordenación territorial, por la Ley de Ordenación Territorial, artículo 38 y artículo 39. Tiene un rango legal clarísimo, incluso indiscutido y aprobado por este Parlamento. Tiene un procedimiento complejo que se refiere a actuaciones que necesitan un impulso de la propia Comunidad Autónoma. Se refieren, sobre todo, y casi siempre, a actuaciones de desarrollo tecnológico, de desarrollos industriales o de desarrollos empresariales relacionados con la economía.

¿Cuáles hay en estos momentos? Pues, mire, hay el de Las Aletas, porque creíamos que era la forma de explicar más directamente a la Administración central, y usted conoce ese expediente; el proyecto del mármol, en la parte de Almería, en la parte del mármol, y luego están todos aquellos proyectos que se declaran así de oportunidad, se declaran de oportunidad en todos los planes subregionales. Es decir, usted dice que eso es un invento. No, mire, no, no, no. La planificación territorial... Vea, incluso, la ley, pues le voy a poner un ejemplo que usted conoce: el Plan de Ordenación del Territorio de Bahía de Cádiz, aprobado por unanimidad de todos los municipios, de todos los municipios, pero no el contenido: el contenido está perfectamente válido. En ese plan de ordenación del territorio se definen algo así como doce o trece zonas de interés supramunicipal para el desarrollo industrial o tecnológico. Y lo que se está haciendo es impulsarlos.

Si para impulsar una de esas zonas, que se ve que son supramunicipales, porque necesitan grandes inversiones, grandes infraestructuras, apuestas de distintas administraciones..., porque sólo el sector económico no las saca adelante, entonces lo que se hace es forzar incluso el procedimiento de interés autonómico, como ha ocurrido en Las Aletas —y yo creo que con un éxito bastante más que razonable y yo estoy segura que impensable por su grupo—, para dar suelo, de unas determinadas características, logísticas y tecnológicas, a la Bahía de Cádiz. Es decir, son aquellos proyectos que necesitan... En el área de Sevilla, pues ya me dirá, hay determinados proyectos que, o se ve desde la perspectiva supramunicipal, o no tienen posibilidad de salir adelante y necesitan

de la conjunción de las actuaciones de las distintas administraciones.

Por lo tanto, una cosa es el procedimiento específico de declaración de interés autonómico de los artículos 38 y 39 —que invito a su análisis—, y otra cosa son todas las zonas y proyectos de oportunidad —se llaman así, de oportunidad—, o para equipamientos supramunicipales, en los planes territoriales.

Les he dicho que son cinco temas los que se abordan en todos los planes territoriales de ámbito subregional. Se mira cómo están las infraestructuras del transporte; se analiza cómo está el ciclo integral del agua; se analiza cómo están todos los temas de telecomunicaciones, de energía, etcétera, para poder propiciar el desarrollo; cómo están las zonas protegidas, los patrimonios históricos, los culturales, el sistema verde, etcétera... Pero también se analiza, por lo que he explicado antes, si hay una visión de un municipio de 5.000 habitantes diferente de si miramos una comarca y llegamos a juntar 30.000 o 70.000. Las oportunidades, las zonas de oportunidades que tendrán que desarrollarse desde la iniciativa autonómica, porque desde una iniciativa municipal es bastante difícil, grandes equipamientos y grandes infraestructuras, son las que se pactan con los ayuntamientos en la ordenación territorial. Eso es lo que prevé la legislación y eso es lo que está ahora mismo en marcha.

Si usted quiere saber todas las zonas de interés supramunicipal, y por tanto de interés autonómico, y todas las que están previstas en el planeamiento hasta ahora aprobado en los planes de ordenación del territorio, yo estoy encantada de remitírsela o hablarlo en una próxima comparecencia, porque usted, en su comparecencia, me está hablando de criterios de [...]. Y me remito a los planes territoriales. Y en los planes territoriales tendré ocasión, si quieren, de pedir una comparecencia para explicarles todos los planes territoriales que hay ahora mismo aprobados, que son ocho, en los que vienen perfectamente definidas las zonas y los criterios para, lógicamente, ser áreas de oportunidad, que pueden ser tecnológicas, que pueden ser industriales, que pueden ser turísticas o que pueden ser de lo que se diga en el propio plan.

Ahora recuerdo, así, rápido, en la costa de la Axarquía, pues son cinco grandes proyectos turísticos residenciales, cinco, los que prevé el plan de la Costa del Sol oriental. Cinco, en la costa. En el interior, prevé grandes zonas de equipamientos, también, deportivos en el interior.

Quiero decir: es que para eso se hace la planificación territorial de ámbito subregional: para ver qué oportunidades hay, porque requieren inversiones mucho más potentes de lo que puede obtener un único ayuntamiento; si se ve, sin embargo, un conjunto de municipios y se analizan sus necesidades y, además, se acuerda con los municipios.

Bien, éste es el tema tal y como lo vemos. Y si quiere una enumeración, pues, efectivamente, compareceré y pediré una comparecencia sobre los planes subregionales para decirle, exactamente,

cuántas zonas de oportunidad son susceptibles de aportar o apoyar, o tal, interés autonómico o, desde luego, interés supramunicipal. Si a usted eso es lo que le interesa, pues encantada. Están publicados y están en el BOJA; o sea, que los puede usted obtener directamente.

En cuanto al representante del Partido Popular. Bueno, la verdad es que creo que hay un pequeño desconocimiento del ordenamiento jurídico y de los propios planes de formulación de planificación territorial. En ninguno de ellos, en la fase de formulación, hay ninguna cláusula que diga que se suspende el planeamiento urbanístico. En ninguno, señoría. Así que tranquilo. Un ayuntamiento hace su plan mirando sus necesidades, las necesidades de sus vecinos, las necesidades de vivienda de sus vecinos, las necesidades de sus empresas, lo que tiene capacidad de gestionar el propio ayuntamiento. Y todo aquello que necesitan los demás... Por ejemplo, si quiere hacer un gran centro comercial, que ya no está en el casco urbano, sino que está en mitad de una autovía, que la ha hecho la Comunidad Autónoma o la Administración central, y que está previsto no para sus vecinos, sino para una comarca, pues a lo mejor tiene que beneficiarse el conjunto de la comarca. ¿Vale? Entonces, eso habrá que verlo en un plan territorial.

Pero todo lo que depende y todo lo que necesita un municipio para solventar los problemas de vivienda, desarrollo industrial, económico, de equipamiento..., para lo que es la vida de ese municipio, con la aplicación de la ley, lo puede hacer cuando quiera. Le digo más: la inmensa mayoría de los municipios tienen suelo suficiente y no han creído necesario ni siquiera iniciar el procedimiento de adaptación a la ley. La ley establecía cuatro años para la adaptación. Cuatro, señorías. Cuatro años. Pero respeta la autonomía municipal.

La planificación urbanística es competencia de la Comunidad Autónoma; el inicio y el impulso, de los ayuntamientos. Es así la legislación, mire. Sin embargo, dar licencia es de un ayuntamiento, y cuando no estamos de acuerdo con una licencia, lo llevamos a los tribunales. Es lo que hemos hecho en Marbella: llevar a los tribunales 400 licencias. Yo no sé si su grupo ha hecho alguna denuncia, la verdad es que no me suena. No me suena. Y de esas 400 licencias, hemos conseguido, pues, que, de las 30.000 viviendas ilegales que permitían construir, más de once mil no se hayan llegado a construir o estén en esqueleto y que se hayan paralizado, como consecuencia del acuerdo de cambio de criterio establecido por los jueces en 2003.

Es decir, yo creo que es una actuación más que importante, que ha permitido que, ahora, el nuevo plan de Marbella haga posible la recuperación de espacios verdes, de equipamientos, con parámetros equiparables a Londres o a una ciudad europea. Vamos a ver, cuando devolvamos las competencias, que será pronto, pues todo lo que ustedes pueden mejorar, que yo estoy segura que así va a ser, que van a mejorar muchísimo toda esta propuesta, para

que, lógicamente, sea lo mejor para el municipio de Marbella.

En fin, quiero decirle, por tanto, que no existe no solamente ninguna paralización, o sea, sería jurídicamente imposible... Yo creo que usted no está familiarizado con lo que es la normativa urbanística. En la formulación del plan de la Subbética, le ruego que lo compruebe, verá que no hay ningún artículo que diga que tengan que paralizar ningún plan. No se paraliza ningún plan. Los planes se tienen que adaptar a la legislación urbanística de Andalucía, a la ley de ordenación urbanística, que les daba cuatro años. Y lo que pasa es que, si no se han adaptado, lo que les impide la ley es que hagan modificaciones que afecten a la estructura. Esas modificaciones ya no se pueden hacer, porque lo que tienen que hacer es la revisión del planeamiento. Hay una obligación indirecta de la modificación y adaptación a la ley. Pero es la autonomía municipal la que tiene que impulsar la adaptación a la ley urbanística. Y, desde luego, la planificación territorial es para analizar los aspectos supramunicipales, supramunicipales, y, por tanto, aquellos elementos que salen, digamos, del ámbito competencia de un municipio.

Y ¿por qué? Pues porque la vida es tan compleja ya, que los problemas de un municipio, de muchos de sus vecinos, no se solucionan solamente con lo que pueda hacer un municipio, sino que necesita la actuación de la Administración autonómica, la Administración central, ayudas europeas... Es decir, que es mucho más complejo. De ahí que la legislación también sea mucho más compleja y vayamos a fórmulas de planificación, como la ordenación del territorio, en la que la Comunidad Autónoma andaluza es absolutamente pionera. No hay ninguna Comunidad que tenga el desarrollo tan importante en planes de ordenación territorial como la Comunidad Autónoma, en su preocupación por ver los temas desde el punto de vista supramunicipal y dar soluciones conjuntas a los territorios.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA

—Pasamos al turno de posicionamiento, para cerrar el debate. Tiene, en primer lugar, la palabra la señora Pinto Orellana, del Grupo Parlamentario Andalucista.

La señora PINTO ORELLANA

—Sí. Gracias, señora Presidenta.

Voy a ser muy breve. Me voy a limitar a referirle a la señora Consejera el estado actual de algunos municipios que, aunque pequeñitos, no se han des-preocupado de la ordenación urbanística, que tienen sus normas urbanísticas aprobadas definitivamente, que tienen sus sectores, sus plazos de ejecución para dichos planes.

Solamente querría que me contestara a una pregunta: Si no se han ejecutado esos sectores, que tiene unos plazos que están a punto de concluir, ¿hay terrenos rústicos colindantes que puedan ejecutarse o hay alguna alternativa urbanística para los propietarios de esos terrenos rústicos para poder ampliar, cuando hay unas normas aprobadas, con una perspectiva de crecimiento de 40 años, para ese municipio en concreto? Me gustaría que la señora Consejera me diera una respuesta a ese tema.

Nada más y muchas gracias.

La señora PRESIDENTA

—Gracias, señora Pinto.

Señor García, tiene su señoría la palabra.

El señor GARCÍA RODRÍGUEZ

—Gracias, señora Presidenta.

Bueno, ante todo, reiterar, por si no ha quedado claro, creo que sí, que estamos de acuerdo con la norma, no con la interpretación o la aplicación que se está haciendo desde la Consejería. Dicho esto, una vez más, al señor Mesa decirle, a título simplemente de anécdota histórico-geográfica, que en Seseña es precisamente el Ayuntamiento el que está intentando poner orden, a pesar de la falta de existencia de normas de una autonomía gobernada por el Partido Socialista, no se nos olvide, por el señor Bono. Hombre, lo digo para evitar cualquier malentendido, porque en su expresión no quedaba claro si era el ayuntamiento el que tenía o no tenía interés. Pero, en fin, es una anécdota. Vamos a lo que nos importa.

Señora Consejera, lo que usted trae al Parlamento y ya trajo al Pleno, hace un par de Plenos, creo recordar, a una pregunta mía en concreto, primero, es no terminar de despejar las dudas, y segundo, no eliminar lo que entendemos es de arbitrariedad. Y voy a explicarme, voy a explicarme.

Vamos a ver, el suelo urbano no consolidado, en la mayor parte de Andalucía, en general, y especialmente en la costa, en la provincia de Cádiz, corresponde a viviendas ilegales. El considerarlo como base de cálculo —entiéndase como base de cálculo del suelo urbano— supone animar a que se sigan haciendo viviendas ilegales. Porque, además, yo no sé cómo se considera eso, porque, normalmente, un suelo urbano no consolidado, según el artículo 45 de la LOUA, debe tener al menos dos tercios, lo cual significa que un tercio puede no estar consolidado, y es un tercio más de vivienda. ¿No se cuenta eso como incorporación de suelo?

Le hago otra pregunta, en una filosofía de clarificación, señora Consejera, le hago otra pregunta: ¿Qué ocurre cuando un municipio del ordenamiento vigente, del planeamiento vigente, tiene sin desarrollar suelos determinados y revisa o hace un nuevo

planeamiento? ¿Qué ocurre con esos suelos que estaban contemplados pero que no se han terminado de consolidar, no se han terminado de desarrollar? ¿Qué ocurre a la hora de aplicar la norma 45? ¿Son suelos nuevos, o no son nuevos suelos? ¿O depende del municipio y de la comisión provincial de ordenación del territorio y urbanismo? Porque pudiera ocurrir los dos casos.

A mí me gustaría que se leyese la petición de comparecencia. La petición de comparecencia de Izquierda Unida pedía información sobre las zonas o sectores declarados de interés subregional, comercial y autónoma, la misma para la que usted se brinda ahora comparecer, que ya se la pedíamos, señora Consejera. Y claro, se ha limitado a dar dos: Las Aletas y el mármol [...] de Macael, en Almería. Del resto, habla usted de cuestiones de oportunidad. ¿Oportunidad qué? ¿Empresarial, económica, política, partidista? ¿Qué son cuestiones de oportunidad, señora Consejera? Y le voy a poner algunos ejemplos:

¿Qué diferencia hay entre Osuna y Aguilar, en ambos casos al lado de una autovía, para que, en un caso, se diga: fuera, porque superas el 40%, y en otro, a pocos kilómetros, se diga: No, esto es de interés subregional, adelante con tu polígono industrial? ¿Qué diferencia hay, aparte del color del ayuntamiento? ¿Qué diferencia hay?

La señora PRESIDENTA

—Señor García, debe su señoría concluir.

El señor GARCÍA RODRÍGUEZ

—Voy terminando, señora Presidenta.

Le sigo dando ejemplos, y en esto le pido, por favor, en esta cuestión puntual y específica que le voy a plantear, le pido la máxima claridad: ¿Está usted en condiciones de confirmar o negar que tienen previsto declarar Atlanterra, en el municipio de Tarifa, como zona de interés subregional autonómica? Atlanterra, de todos conocida; en su momento esgrimido como elemento de lucha contra la corrupción y contra la especulación, con derribo de un hotel. ¿Está usted en condiciones? Porque a mí me ha llegado informaciones de su partido de que se plantea considerar Atlanterra, con nuevo campo de golf incluido, como zona de interés subregional. ¿Es que un campo de golf en Atlanterra, que, por cierto, como usted sabe, es una chapuza absoluta desde el punto de vista urbanístico, que en este momento no tiene ni siquiera garantizados los servicios elementales, lo van a considerar de interés autonómico? ¿Para qué?

La señora PRESIDENTA

—Señor García, debe su señoría concluir.

El señor GARCÍA RODRÍGUEZ

—Sí. Termino, termino, señora Presidenta.

La señora PRESIDENTA

—No, debe concluir.

El señor GARCÍA RODRÍGUEZ

—Sí, sí, termino.

Le podía hablar también de Chiclana. Ustedes han aprobado un plan en Chiclana, en Chiclana, cuando ya está en vigor la LOUA y el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, sin cumplir la norma 45. Y no me diga que es que sobre eso ya se pronunció, como me dijo la otra vez, la comisión provincial, porque sus pronunciamientos han sido anulados por los tribunales. No me diga.

Y, finalmente, le quiero hacer una oferta política, le quiero hacer una oferta política en sede parlamentaria. Mire usted, para evitar la perversión que supone la arbitrariedad de decir, como intentaron por cierto en Marbella: te daré no se cuánto si gobierno yo, si no, no te lo doy, para evitar eso, le hago formalmente una oferta política desde Izquierda Unida para consensuar los criterios de aplicación de la norma 45: elevarlos a rango normativo suficiente para que no quepan arbitrariedades y consensuar las zonas de interés autonómico desde un punto de vista político. Le hago una oferta política. Porque esa norma, que tiene una filosofía clarísima y aceptable —termino, señora Presidenta, de verdad—, tiene que ser trasladada a un lenguaje jurídico claro y cerrado que impida cualquier elemento de arbitrariedad.

Le hago la oferta política. Espero que me responda.

La señora PRESIDENTA

—Gracias, señor García.
Señor Martín Luna, tiene su señoría la palabra.

El señor MARTÍN LUNA

—Muchas gracias, señora Presidenta.

Bueno, yo creo, señora Consejera, que en las últimas elecciones municipales han dejado bien claro en Marbella quién tenía las manos limpias en el urbanismo de Marbella, porque yo creo que los vecinos y vecinas de Marbella han dado su apoyo mayoritario al Partido Popular y sabían que estaba totalmente ajeno y al margen de la corrupción urbanística de Marbella. Porque ése ha sido el eje central de Marbella: quién estaba o no estaba en la corrupción urbanística. Y el pueblo de Marbella ha dicho claramente que confía en el Partido Popular

para poner orden en la corrupción urbanística de Marbella.

Mire, señora Consejera, el propio Delegado de Obras Públicas y Transporte de la Junta de Andalucía en Córdoba ha dicho a todos los alcaldes de los 23 municipios que estaban en proceso de elaboración o de revisión de su normativa que se ajustarán al plan territorial. No tergiversar mis palabras. El hecho de que usted diga que, cuando hay un planeamiento urbanístico que se quiere revisar o que se quiere adaptar, usted dice que es que tiene que cumplir la legislación urbanística, a eso yo, indudablemente, lo llamo paralizar. Usted paraliza el desarrollo de los municipios de Andalucía.

El problema está en que usted no cumple con sus deberes, porque, de los 19 planes subregionales que estaban ya previstos en la Ley de 1994, usted solamente ha aprobado ocho. Y ahí es dónde yo le digo la indefensión jurídica que puede existir. Porque, como no tiene usted aprobado la totalidad de los planes subregionales, que ya tenían que estar aprobados por la Junta de Andalucía, usted tiene la discrecionalidad de que, cuando en un municipio me interesa, usted le dice que se tiene que esperar a que se apruebe el plan subregional, y en otro municipio decir que no. Ésa es la realidad. Por eso nosotros hemos recurrido el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, porque no nos fiamos de ustedes; porque ustedes, como tienen cerradas a la sociedad civil las comisiones provinciales de ordenación del territorio, las comisiones provinciales de urbanismo, ustedes..., ya lo ha dicho el propio señor Chaves, ya interpretarán. O sea, aquí estamos esperando a la discrecionalidad de que el señor Chaves o usted, desde su Consejería, interprete en qué municipios se aplica o no.

Porque, mire, recientemente, el Ayuntamiento de Cabra tenía avanzado ya, para aprobación definitiva, el plan general de ordenación urbana, y ustedes le han dicho que se tenía que adaptar al Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía. Y eso ha hecho un retroceso en el desarrollo de ese municipio.

Y, mire, ¿por qué existen discrecionalidades? Le podemos poner mil ejemplos: en Montilla quieren instalar un centro de transportes, y ustedes les dicen que no; en cambio, en Lucena quieren instalar un centro de transportes de mercancías, y les dicen que sí. ¿Qué criterios? ¡Ah! Empiezan: bueno, el interés suprarregional... No, mire usted, si es que estamos hablando de municipios que están los dos pegados en autovía o que están los dos a una distancia de 15 kilómetros. El problema es fundamental, señora Consejera, y usted lo sabe: es que en Lucena gobierna el PSOE y en Montilla, por ejemplo, gobierna Izquierda Unida. Claro, es que ésos son los criterios, señora Consejera. Ésos son los criterios.

La señora PRESIDENTA

—Señor Martín Luna, debe su señoría concluir.

El señor MARTÍN LUNA

—Termino, señora Presidenta.

La realidad es que a ustedes ya les han recurrido un plan subregional, porque ustedes no pueden eternizarse trece, catorce años para fijar criterios generales. Porque, señora Consejera, el problema es que llevan —se lo digo— 25 años en Andalucía, y ustedes, en estos 25 años, han sido incapaces de definir una estrategia territorial para Andalucía de ordenación del territorio para Andalucía y están dando vaivenes continuamente, plan va, plan viene, y sigue existiendo los desequilibrios territoriales en Andalucía y la falta de integración económica.

La señora PRESIDENTA

—Gracias, señor Martín Luna.

Señor Mesa, tiene su señoría la palabra.

El señor MESA CIRIZA

—Gracias, señora Presidenta.

Sí. Muy brevemente.

Señor García, evidentemente, yo sé perfectamente lo que he dicho y sé perfectamente que usted comparte la norma, y claro que sabemos que la diferencia está en la aplicación, que no la compartimos.

Bueno, yo tampoco me esperaba que usted de esta comisión fuera a salir convencido. Yo sé que es usted insistente. Porque, claro, antes de que le contestáramos, antes de que debatiéramos y antes de que la señora Consejera le diera explicaciones, usted ya había metido en el Registro una interpelación para seguir hablando de lo mismo en el próximo Pleno. Por tanto, yo sabía que usted hoy no iba a ceder ni a creerse que ya estábamos de acuerdo. Porque, claro, si ya nos hemos emplazado para el próximo Pleno, pues seguiremos encantados, señor García. Y es verdad, podremos sentarnos, llegar a acuerdos y llegar a entendernos, pero sé que es difícil, ¿no? Y no me lo tome como..., simplemente es como una descripción.

Yo sé que usted muchas veces es desconfiado —perdone, sin que pudiera interpretarse mal—, poco desconfiado, y además muy suspicaz. Cuando yo he puesto el ejemplo de Seseña, no he dicho nada de partidos políticos. Yo lo que he dicho es que —y lo mantengo— la Comunidad Autónoma andaluza es pionera y es la que más ha avanzado y más ha trabajado en desarrollo y ordenación del territorio de todas las comunidades, incluida las del PSOE, del PP, de todas. Y ejemplos hay para todos los gustos. Y yo no he mencionado a ningún partido político, por tanto no se dé usted por aludido, porque no he querido utilizar... Podía haber dicho cuáles son los del PP, en los de Izquierda Unida puede haber casos... No era ésa mi intención.

Por tanto, eso lo dejamos claro, y ya seguiremos en ese intento de acercamiento para ver si la aplicación de la norma la compartimos.

Señor Martín Luna, no se crea usted que porque los ciudadanos de Marbella han votado a determinado partido, ya eso es la afirmación de que usted ya pone a unos, en un lado, limpios, y a otros, en un lado, corruptos. Piense usted que todos podremos estar de acuerdo en que la corrupción empezó en la época Gil. Ustedes conocían bien esa época, ustedes tenían bastante sintonía con el señor Gil en esa época y lo votaban mayoritariamente los ciudadanos de Marbella. O sea, también las cosas en su sitio. Los que tendrán que intervenir son los jueces. Y no se apunte usted aquí que, por ganar las elecciones, ya uno es corrupto y otros no lo son, porque podemos empezar a poner ejemplos depende de cómo haya ido la fiesta.

Usted hablaba antes de Montilla, y parece ser que estaba discriminado. Pues, sin embargo, en esa teoría que usted dice de que los ciudadanos le dan la espalda, ¿quién ha sido el más votado en Montilla? Luego, además, le puedo yo decir dónde van a estar, el 16 de junio, los alcaldes de la provincia de Jaén, de su partido, apoyado en algunos casos por el Partido Andalucista, que, bueno, estaban en la teoría de recurrir el POTA y de decir a los ciudadanos que eso era una barbaridad... Pues, el día 16, les pregunta usted dónde están y qué le han dicho los ciudadanos.

Bueno, si aquí utilizamos esos argumentos, podemos estar hasta mañana.

Yo creo que lo importante es que esto es un documento válido, que trata de ordenar... Sabemos que ustedes no van a estar nunca en la ordenación, por eso hicieron la Ley del Suelo que hicieron en Madrid, por eso estarán siempre tratando de favorecer, y perdóneme que se lo diga —lógicamente, yo lo entiendo, y es legítimo— no el interés general, sino determinados intereses particulares, que son sectores que buscan una manera distinta de desarrollar el urbanismo, sin más ni más.

Deje usted lo que es la corrupción aparte. Aquí de lo que estamos hablando es de distintos modelos, más equilibrados, más sostenibles... Bueno, y ya, lo demás lo deja usted para los jueces, que trabajo tienen.

Nada más y muchas gracias.

La señora PRESIDENTA

—Gracias, señor Mesa.

Para cerrar el debate, tiene usted la palabra, señora Consejera.

La señora CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Sí. Gracias, señora Presidenta.

Voy a empezar aclarando, porque es muy difícil interpretar una situación sin los datos que serían necesarios.

En cualquier caso, quiero recordarle a la representante del Partido Andalucista que la propuesta que hace el ayuntamiento fue de desclasificar suelos. O

sea, suelos, que eran urbanizables, que no se han desarrollado a la hora de adaptarse a la ley, pueden ser desclasificados. Y se puede orientar la clasificación hacia aquellos suelos que el municipio crea justificadamente que se van a desarrollar. Y, si esos suelos son urbanizables y no se han desarrollado, hay miles de instrumentos en la ley para la expropiación, los acuerdos, para ponerlos en carga si son imprescindibles para el municipio... O sea, no depende de la voluntad del propietario, ¿eh? En urbanismo prima siempre el interés general; es decir, que si esos suelos fueran necesarios para el crecimiento del municipio, tiene el instrumento de la expropiación y miles de instrumentos para ponerlos en carga; si no son necesarios para el crecimiento, se desclasifican. Ésos son los instrumentos y las características que da la norma. El Ayuntamiento puede proponer la desclasificación y pasarlos a rústico, siempre que no sean necesarios. Y también puede forzar, con un montón de mecanismos, que se pongan en carga. O sea, cuando un Ayuntamiento dice que no se han puesto en carga, es que el Ayuntamiento no ha tomado las medidas para que se pongan en carga. O sea, no depende solamente de la iniciativa del propietario, más bien al contrario: depende de la iniciativa del interés general y de la propuesta que se haga desde el Ayuntamiento.

Bien. Mire usted, señoría de Izquierda Unida, usted ha preguntado exactamente cuántos procedimientos había de interés autonómico, en estos momentos, desarrollándose. Le he dicho que dos: Las Aletas y el proyecto del parque empresarial del mármol. Son los dos expedientes que hay, de acuerdo con la ley..., 38 y 39, de la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía. Los demás centros de interés, centros de desarrollo tecnológico, desarrollo económico, de oportunidad, vienen definidos en los Planes de Ordenación del Territorio que están publicados y, por tanto, tiene usted acceso a todos ellos.

Mire, no confunda los temas políticos. Usted, cuando hace desideratos políticos y ofertas políticas, por favor, hágalo en el Parlamento, a nivel de partidos, ¿eh? La Administración no hace acuerdos de interpretación, sino que interpreta la norma de acuerdo con los criterios jurídicos. Nunca entra en un pacto político para una interpretación. Si ustedes quieren cambiar unas normas, por supuesto tienen la iniciativa política y el acuerdo político y el respaldo o no del resto de los Grupos; la iniciativa política en el Parlamento la tienen ustedes, y lo que hace el Gobierno es interpretar las normas con el conjunto del ordenamiento jurídico, todas las normas del ordenamiento jurídico, y ya se las he explicado, con lo cual no voy a insistir.

Usted habla de casos concretos. Mire usted, no va a sorprender a nadie: Atlanterra era un centro de interés turístico aprobado en la época de Fraga. Si tiene usted por ahí Internet, lo mira. Entre 1964 y 1975 ya está declarado de interés. Ése es el gran problema que hay en Atlanterra de falta de equipamiento, ése es el problema que hay, señoría, ése es el problema

que hay en Atlanterra. E, igual que Atlanterra, pues, Matalascañas. Si quiere, le doy la lista de más de veinte proyectos de interés turístico, declarados en la época por decreto del Consejo de Ministros e incorporados... Mire la realidad de Andalucía cuáles, y entre ellos precisamente ésos. De ahí todas las sentencias del Tribunal Supremo, que si quiere analizamos de por qué el Tribunal Supremo, en su momento, declara como suelos urbanos determinados suelos de Atlanterra, ¿eh? Lo mira, de acuerdo con todo el historial de Atlanterra.

En cuanto a la situación de urbanizaciones y de viviendas, digamos, que no responden a la legalidad, de asentamientos ilegales, de asentamientos producidos a lo largo de la última década, tiene usted un informe del Defensor del Pueblo, hecho en el año 2000, que ponía como grandes problemas y como grandes soluciones... Prácticamente analizaba la situación de 135 municipios, entre los cuales estaba Chiclana, estaba Carmona y estaba Córdoba, los tres Ayuntamientos en los que, con colaboración de la Comunidad Autónoma, se ha procedido a los sistemas de normalización.

A partir de ahí y a partir de ese informe, ¿eh?, año 2000, lo que se hace, por parte de la Comunidad Autónoma, ahora que se está en el proceso de revisión, es establecer criterios en una comarca, porque hay una problemática... Normalmente, cuando hay un minifundismo, ha generado un desarrollo de viviendas a partir de ese minifundismo. Y se están planteando todo lo que son criterios de normalización únicos para la toda la Comunidad Autónoma.

En cualquier caso, señoría, la oferta política, como le digo, la interpretación debe hacerla en el Parlamento, al resto de los Grupos políticos. Lo que hace la Comunidad Autónoma es, lógicamente, interpretar las normas que salen de este Parlamento, de acuerdo con todo el ordenamiento jurídico, y eso no está sujeto, lógicamente, a pactos políticos, sino al cumplimiento de las normas y de la seguridad jurídica para todos, no dependiendo de ningún pacto político.

Si ustedes creen que hay que hacer una ley, si ustedes creen que hay que modificarlo, el Parlamento es suyo y la posibilidad de pactos con el resto de los grupos, por supuesto. Y yo, como Consejera, le aseguro que acataré y desarrollaré, con el mejor entender de los técnicos, del Gabinete Jurídico y de los Letrados la voluntad de este Parlamento en la aplicación de la norma.

Muchas gracias.

Pregunta Oral 7-06/POC-000202, relativa a la rehabilitación integrada.

El señor PRESIDENTE

—Gracias, señora Consejera.

Pasamos al siguiente punto del orden del día, pregunta con respuesta oral en Comisión que formulan don Juan Antonio Segura y don Juan Antonio Cebrián y que suscribe la señora Elia Maldonado, relativa a la rehabilitación integrada.

Tiene la palabra su señoría, señora Maldonado.

La señora MALDONADO MALDONADO

—Gracias, señor Presidente.

Señora Consejera, el programa de actuación que ha elaborado su Consejería para El Puche considera el polígono 2, del sector 8 de El Puche como una oportunidad de integración para la mejora de las relaciones urbanas de El Puche y la ciudad de Almería, por eso el Grupo Parlamentario Socialista, que coincide con esa apreciación, quería preguntarle en qué fase se encuentra el polígono 2 de este sector 8, en relación al área de rehabilitación integrada.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE

—Gracias, señora Diputada.
Señora Consejera.

La señora CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Efectivamente, el programa de actuación que se ha elaborado por parte de la Consejería, a través de la Oficina de Gestión, con acuerdo de representación de las asociaciones de vecinos, de la Consejería de Educación, de Igualdad y Bienestar Social, de Empleo, de Innovación, Ciencia y Empresa, así como de Salud, considera el polígono 2 del sector 8 como una oportunidad para la integración y la mejora de las relaciones urbanas entre El Puche y la ciudad de Almería. Las parcelas de este polígono van a ser utilizadas como elementos fundamentales para el proceso de desalojo, realojo de El Puche centro, cuyas viviendas, como saben sus señorías, tienen que ser demolidas.

Y este sector, a su vez, está compuesto por dos polígonos: el polígono 1, que es donde se concentran las fincas que van a ser destinadas a la construcción de viviendas de iniciativa privada y parcelas de uso industrial, y el polígono 2, cuyas parcelas fueron adjudicadas al Ayuntamiento de Almería, para vincularlo al desarrollo urbanístico del Puche.

El Ayuntamiento de Almería aprobó, en un Pleno celebrado en el pasado mes de mayo, la cesión de esas parcelas a la Empresa Pública de Andalucía, para la construcción de 152 viviendas protegidas, para realojar al población de El Puche centro, cuyas viviendas van a ser demolidas.

Simultáneamente a la ejecución del proyecto de urbanización, que se dirige desde la Oficina Técnica

de Rehabilitación Integral, se han redactado ya los proyectos técnicos para la construcción de esas viviendas, por lo cual, estamos en condiciones de sacar a licitación cuanto antes esas obras, una vez que se ha producido —como le decía— el traslado o la cesión de las parcelas desde el Ayuntamiento a la Empresa Pública de Suelo.

Esperamos tener las licencias y poder abordar, cuanto antes, esas obras, que son tan necesarias.

Pregunta Oral 7-07/POC-000089, relativa al consorcio metropolitano de transportes de Córdoba.

El señor PRESIDENTE

—Gracias, señora Consejera.

Pasamos a la siguiente pregunta con ruego de respuesta oral en Comisión relativa al consorcio metropolitano del transporte de Córdoba, que formula su señoría don Luis Martín Luna.

Tiene la palabra.

El señor MARTÍN LUNA

—Sí. Muchas gracias, señor Presidente.

Señora Consejera, se aprobó en el año 2003 —lo hemos reiterado— la Ley de Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía. Con fecha julio del 2004, se anuncia que Obras Públicas perfila el modelo del área metropolitana de Córdoba. El avance, le recuerdo que se aprobó su contratación en noviembre del 2001. Se licita también una oficina de transportes para Córdoba en el año 2005, y la realidad es que, cuatro años después de aprobarse la ley, seis años después de aprobarse el avance del área metropolitana, dos años después de aprobarse la Oficina de Transportes de Córdoba, seguimos todavía en esta ciudad sin consorcio metropolitano. Pero hay sorpresa cuando, siete días antes de las elecciones municipales, se ha anunciado, por parte de la Consejería de Obras Públicas, que se vaya a aprobar un precio de billete único y que se ha enviado un convenio a los municipios afectados por el consorcio metropolitano de Córdoba, ¿no?

Hemos mantenido la pregunta por una cuestión fundamental: porque, como se han incumplido tantas veces esas promesas por parte de la Junta de Andalucía, queremos que nos concrete la señora Consejera: ¿Cuándo va a estar constituido el consorcio metropolitano? Si se va a contemplar en ese consorcio metropolitano la línea de ferrocarril. Y si se va a tomar, también, en consideración lo que es no solamente el desplazamiento de los municipios del área metropolitana de la ciudad de Córdoba, sino que luego, después, cuando lleguen a la ciudad de Córdoba, puedan utilizar ese transporte urbano. Por-

que, si no, indudablemente, el objetivo, que es que los consorcios metropolitanos regulen el desplazamiento interurbano y, a su vez, urbano, con ese billete único no se aplicaría.

La señora PRESIDENTA

—Gracias, señor Martín Luna.
Señora Consejera, tiene su señoría la palabra.

La señora CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Pues, señoría, va a depender de que lo aprueben los Plenos. Una vez que lo aprueben los Plenos, porque es un consorcio interadministrativo, regulado en la Ley de Bases de Régimen Local, también. Recordará que la ley remite, precisamente, a la legislación local. Pues, en el momento en que se apruebe por los Plenos, vamos a constituir el consorcio.

La señora PRESIDENTA

—Gracias, señora Consejera.
Señor Martín Luna, tiene su señoría la palabra.

El señor MARTÍN LUNA

—Es que, como anunció públicamente en una nota, y usted acaba, también, en esta Cámara, de decir que para finales de diciembre, para finales de este año estarían, ya, en marcha todas esas áreas metropolitanas, ¿se ratifica usted en que va a estar para finales de este año, con independencia de esa competencia municipal? Porque usted, también, supongo yo que querrá tener una voluntad política de cuando lo pone en marcha. ¿O lo deja al arbitrio de los municipios?

La señora PRESIDENTA

—Gracias, señor Martín Luna.
Señora Consejera, tiene su señoría la palabra.

La señora CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Mire, es que la legislación es muy tozuda y necesito la aprobación de todos los Plenos, y si no lo aprueban los Plenos, no puedo montarlo, por mucho que yo quiera, es imposible. Ahora tienen que aprobarlo el Ayuntamiento, la Diputación, hacer todo el procedimiento de publicación, porque es un consorcio interadministrativo, donde están los Ayuntamientos y la Comunidad Autónoma. Entonces, lo

que se está haciendo, por parte de la Comunidad Autónoma, es avanzar todos los trabajos sobre el billete único, sobre dónde está la movilidad, sobre qué Ayuntamientos deben incorporarse, a pesar de que Córdoba tiene un término municipal tan grande, tan grande que, digamos, los principales problemas son urbanos, no metropolitanos, con sus pedanías, mucho más importante que... Ése es el estudio que tenemos.

Pero, en cualquier caso, va a depender de que todos los Plenos lo aprueben. Eso han hecho todos los consorcios. Y empieza por la aprobación de los Plenos porque consorcio significa compartir competencias, para poder hacer la integración tarifaria. ¿Qué ha hecho la Junta? Avanzar todos los estudios. Están todos los trabajos técnicos hechos, pero, para poder aplicarlos, tenemos que tener el acuerdo de todos y la constitución formal del consorcio, una vez que lo aprueben todos los Plenos municipales.

Pregunta Oral 7-07/POC-000162, relativa a la construcción de una dársena deportiva en el Caño de la Barreta en El Rompido (Huelva).

La señora PRESIDENTA

—Gracias, señora Consejera.

Pasamos a la pregunta con ruego de respuesta oral, relativa a la construcción de la ciudad deportiva en el Caño de la Barreta, en El Rompido, Huelva, cuyo proponente es el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida.

Tiene su señoría, señor García, la palabra.

El señor GARCÍA RODRÍGUEZ

—Sí. Gracias, señora Presidenta.

Señora Consejera, en la sede del Club Náutico Río Piedras, de El Rompido, está expuesto un anteproyecto de lo que sería una dársena deportiva en el lugar conocido como Caño de la Barreta, con capacidad para 508 amarres.

Esta obra, de llevarse a cabo, precisaría de la remoción de en torno a medio millón de metros cúbicos de áridos, lo que supondría la práctica desaparición de la marisma en que se ubicaría y una notable alternación geofísica del río Piedras, que, además, probablemente, exigiría un dragado permanente, pues la configuración del río supone el acople de materiales de manera permanente.

Por cierto, esta infraestructura no está contemplada ni en el Plan General de Ordenación Urbanística de Cartaya, en su aprobación inicial, ni en el Plan de Ordenación del Territorio del litoral occidental de Huelva, ni en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.

Por tanto, nuestra pregunta es: ¿Qué valoración, qué conocimiento y valoración hace esta Consejería de esta obra, de este proyecto, en el que, al parecer, se ha mostrado favorable la Empresa Pública de Puertos de Andalucía? Y si no considera esta Consejería más oportunas y más adecuadas otras alternativas, como el empleo de pantanales flotantes que permitieran, asimismo, el amarre de las embarcaciones previstas.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA

—Gracias, señor García.

Señora Consejera, tiene su señoría la palabra.

La señora CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Sí, señoría.

Lo que le puedo decir, en relación con lo que usted acaba de preguntar, es que lo que tratamos de hacer es la ordenación literal del ámbito marítimo-terrestre del río Piedras. Acabo de tener la adscripción, por parte de Costas, y se procederá inmediatamente a lo que establece la ley, que es la información pública para que puedan presentarse alegaciones. Además, se someterá a la declaración de impacto ambiental y a todos los trámites, informes sectoriales, como a la propia Dirección de Costas. Y la solución definitiva para la ordenación de esta bocana se hará, desde luego, una vez cumplidos todos estos trámites y con el informe de impacto ambiental correspondiente.

Pero le digo que, en la situación actual, es más peligroso si no se aborda, que abordarlo. Y, además, hay que tomar unas medidas claras y contundentes al respecto.

La señora PRESIDENTA

—Gracias, señora Consejera.

Señor García.

El señor GARCÍA RODRÍGUEZ

—Gracias, señora Presidenta.

Señora Consejera, el procedimiento lo conocemos. Bueno, lo que hay es un proyecto concreto. Y, hombre, lo que hubiéramos esperado de usted es una valoración un poco más precisa. No se puede alegar falta de conocimiento, pues, insisto, en la página web

de la Empresa Pública de Puertos de Andalucía se habla de la posible creación de una dársena con capacidad para unas cuatrocientas embarcaciones—en el club náutico se habla de 508—. Bueno, dígame usted si realmente lo que ustedes plantean es una obra de esta envergadura, con una remoción de cinco millones de metros cúbicos de tierra, con un efecto importante en las marismas y con la posibilidad de que, a partir de ese momento, por la naturaleza del río, sea preciso un dragado permanente de la futura extracción. Hay otras alternativas, como es, insisto, el empleo de pantanales flotantes.

Yo espero que desde la Consejería se tengan las ideas claras un poco a priori. ¿Qué es lo que van a presentar a exposición pública, un proyecto similar al expuesto en el club náutico o un proyecto mucho menos agresivo con el entorno, como el que le he mencionado?

Ésa es mi pregunta, que le ruego que sea un poco más precisa.

Gracias.

La señora PRESIDENTA

—Gracias, señor García.

Señora Consejera.

La señora CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Sí.

Decirle que el tema estaba previsto en el Plan de Ordenación del Territorio del litoral occidental de Huelva, aprobado por el Consejo de Gobierno el 6 de junio de 2006, y, una vez que se ha pedido la adscripción, por parte de Costas, hoy mismo se publica en el BOJA el inicio de la tramitación del Plan de Utilización de Espacios Portuarios de la Ría del Piedras.

Es, precisamente, a partir de todo el procedimiento que se inicia ahora el que concluirá qué es lo más adecuado para el tratamiento de esta zona, que en estos momentos yo entiendo que requiere una ordenación porque, de otra manera, hay muchísimos más problemas medioambientales que si no se abordara una ordenación de la misma.

La señora PRESIDENTA

—Gracias, señora Consejera.

Señoras y señores Diputados, agotado el orden del día, se levanta la sesión.