



PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

DIARIO DE SESIONES

Número 77, Serie A

VII Legislatura

Año 2004

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

Sesión celebrada el miércoles, 1 de diciembre de 2004

ORDEN DEL DÍA

Comparencias

Debate agrupado de las siguientes iniciativas:

- Comparencia 7-04/APC-000053, de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar sobre la situación en la que se encuentra el proyecto de metro de la ciudad de Granada y previsiones que maneja el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía para su puesta en marcha, presentada por los Ilmos. Sres. D. Santiago Pérez López, D. Jorge Ramos Aznar, D. Ricardo Tarno Blanco, D. Luis Martín Luna y D. Antonio Sanz Cabello, del G.P. Popular de Andalucía.
- Comparencia 7-04/APC-000069, de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar sobre el proyecto de metro de la ciudad de Granada, presentada por los Ilmos. Sres. D. José Caballos Mojeda, D. José Muñoz Sánchez, Dña. Elia Rosa Maldonado Maldonado, D. Juan Antonio Cebrián Pastor, D. José García Giralte y D. Francisco José Álvarez de la Chica, del G.P. Socialista.
- Comparencia 7-04/APC-000225, de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a petición propia, a fin de informar sobre la situación de las nuevas infraestructuras del transporte metropolitano (metros) en Andalucía —desarrollo, obras, proyectos, financiación—.
- Comparencia 7-04/APC-000232, de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de dar cuenta de los compromisos del Gobierno andaluz sobre la construcción y financiación de los metros de Sevilla, Málaga y Granada y su valoración sobre los compromisos financieros adquiridos por el resto de las Administraciones, presentada por los Ilmos. Sres. D. Jorge Ramos Aznar, Dña. Carolina González Vigo, D. Julio Vázquez Fernández y D. Antonio Sanz Cabello, del G.P. Popular de Andalucía.

Comparecencia 7-04/APC-000273, de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar sobre la valoración de las actuaciones urbanísticas en Tarifa y su litoral y valoración sobre las previsiones del avance del Plan General de Ordenación Urbana, presentada por los Ilmos. Sres. D. Jorge Ramos Aznar, Dña. Carolina González Vigo, D. Julio Vázquez Fernández y D. Antonio Sanz Cabello, del G.P. Popular de Andalucía.

Preguntas Orales

Pregunta Oral 7-04/POC-000125, relativa a que VÍcar necesita que el acceso actual de la Autovía del Mediterráneo se ensanche, formulada por los Ilmos. Sres. D. Julio Vázquez Fernández, D. Eugenio Jesús González García, Dña. María del Carmen Crespo Díaz, Dña. Aránzazu Martín Moya y D. Luis Rogelio Rodríguez-Comendador Pérez, del G.P. Popular de Andalucía.

Pregunta Oral 7-04/POC-000184, relativa a actuaciones en el Puente Romano y los entornos de la Puerta del Puente y de La Calahorra (Córdoba), formulada por los Ilmos. Sres. D. José Muñoz Sánchez y D. Juan Antonio Cebrián Pastor, del G.P. Socialista.

Pregunta Oral 7-04/POC-000347, relativa a la carretera Alanís-Guadalcanal, formulada por el Ilmo. Sr. D. Rafael Javier Salas Machuca, del G.P. Popular de Andalucía.

Pregunta Oral 7-04/POC-000379, relativa a asesoramiento a redactores del PGOU de Marbella (Málaga), formulada por el Ilmo. Sr. D. Antonio Romero Ruiz, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

Pregunta Oral 7-04/POC-000396, relativa al proyecto de desdoble de la A-382, Jerez-Arcos (Cádiz), formulada por los Ilmos. Sres. Dña. María del Carmen Collado Jiménez y D. Juan Antonio Cebrián Pastor, del G.P. Socialista.

SUMARIO

Se abre la sesión a las once horas, seis minutos del día uno de diciembre de dos mil cuatro.

Punto primero del orden del día: Comparecencias

Debate agrupado de las Comparecencias 7-04/APC-000053, 7-04/APC-000069, 7-04/APC-000225 y 7-04/APC-000232, de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar sobre la situación de las nuevas infraestructuras del transporte metropolitano en Andalucía —desarrollo, obras, proyectos, financiación—, con especial incidencia en la implicación del Gobierno andaluz sobre construcción y financiación y su valoración sobre los compromisos financieros adquiridos por el resto de las Administraciones (pág. 2020).

Intervienen:

Excm. Sra. Dña. Concepción Gutiérrez del Castillo, Consejera de Obras Públicas y Transportes.
Ilmo. Sr. D. Ignacio García Rodríguez, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.
Ilmo. Sr. D. Jorge Ramos Aznar, del G.P. Popular de Andalucía.
Ilmo. Sr. D. Juan Antonio Cebrián Pastor, del G.P. Socialista.

Comparecencia 7-04/APC-000273, de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar sobre la valoración de las actuaciones urbanísticas en Tarifa y su litoral y valoración sobre las previsiones del avance del Plan General de Ordenación Urbana (pág. 2031).

Intervienen:

Excm. Sra. Dña. Concepción Gutiérrez del Castillo, Consejera de Obras Públicas y Transportes.
Ilmo. Sr. D. Jorge Ramos Aznar, del G.P. Popular de Andalucía.

Punto segundo del orden del día: Preguntas Orales

Pregunta Oral 7-04/POC-000125, relativa a que VÍcar necesita que el acceso actual de la Autovía del Mediterráneo se ensanche (pág. 2035).

Intervienen:

Ilmo. Sr. D. Julio Vázquez Fernández, del G.P. Popular de Andalucía.

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

Pregunta Oral 7-04/POC-000184, relativa a actuaciones en el Puente Romano y los entornos de la Puerta del Puente y de La Calahorra (Córdoba) (pág. 2037).

Intervienen:

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

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

Pregunta Oral 7-04/POC-000347, relativa a la carretera Alanís-Guadalcanal (pág. 2020).

Retirada.

Pregunta Oral 7-04/POC-000379, relativa a asesoramiento a redactores del PGOU de Marbella (Málaga) (pág. 2038).

Intervienen:

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

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

Pregunta Oral 7-04/POC-000396, relativa al proyecto de desdoble de la A-382, Jerez-Arcos (Cádiz) (pág. 2040).

Intervienen:

Ilma. Sra. Dña. María del Carmen Collado Jiménez, del G.P. Socialista.

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

Se levanta la sesión a las trece horas, veintisiete minutos del día uno de diciembre de dos mil cuatro.

La señora PRESIDENTA

—Buenos días, señorías. Buenos días, señora Consejera, bienvenida a esta su Comisión.

Vamos a dar comienzo a la sesión de la Comisión de Infraestructuras, Transportes y Vivienda, convocada para el día de hoy.

Antes de nada, decirles que ha sido retirada una pregunta, relativa a la carretera Alanís-Guadalcanal, que estaba incluida en el orden del día para hoy. Ha sido retirada por su proponente, el señor Rafael Salas Machuca.

Debate agrupado de las Comparecencias 7-04/APC-000053, 7-04/APC-000069, 7-04/APC-000225 y 7-04/APC-000232, de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar sobre la situación de las nuevas infraestructuras del transporte metropolitano en Andalucía—desarrollo, obras, proyectos, financiación—, con especial incidencia en la implicación del Gobierno andaluz sobre construcción y financiación y su valoración sobre los compromisos financieros adquiridos por el resto de las Administraciones.

La señora PRESIDENTA

—Sin más, vamos a dar comienzo al orden del día, al debate del orden del día convocado para hoy, que tiene como primer punto el debate agrupado de las solicitudes de comparecencia en Comisión, una a petición del Grupo Parlamentario Popular, relativa a la situación en la que se encuentra el proyecto de metro de la ciudad de Granada y las previsiones que maneja el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía para su puesta en marcha, que ha sido también propuesta por el Grupo Parlamentario Socialista, y también a petición del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía.

Sin más, damos la palabra a la excelentísima señora Consejera de Obras Públicas.

La señora CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Bueno, voy a hacer, dado que la petición del Consejo de Gobierno es hablar de todos los metros andaluces, voy a intentar hacer una presentación global de la política de la Junta de Andalucía en relación con estas infraestructuras, pero lógicamente voy a detenerme lo más posible para intentar llevar a sus señorías toda la información específica sobre el metro de Granada.

Para esta comparecencia, como su señoría y como la señora Presidenta han dicho, tanto a petición propia

del Consejo de Gobierno como de los Grupos Socialistas y Popular, voy a centrarme en los siguientes puntos, y luego, lógicamente, podremos profundizar en aquellos en los que sus señorías tengan interés.

En primer lugar, la política del transporte de la Junta de Andalucía para las principales áreas metropolitanas de nuestra Comunidad Autónoma.

En segundo lugar, una breve referencia, aunque sea de la legislación específica que regula el ejercicio de la competencia de la Junta de Andalucía sobre el transporte metropolitano.

En tercer lugar, el procedimiento seguido para la puesta en marcha del metro de Sevilla, Málaga, Granada y el tren tranvía de bahía de Cádiz.

En cuarto lugar, la situación especial, específica del metro de Granada, por la que se interesan sus señorías.

Y, en quinto lugar, la participación del Estado en la financiación de los metros andaluces.

Bien. Éstos son los apartados que me propongo abordar.

Lógicamente, el primer tema por donde hay que empezar es precisamente el porqué de esta política, digamos prioritaria, de la Junta de Andalucía, en relación con el transporte metropolitano.

Les puedo decir que, a principios de la anterior legislatura, los estudios de diagnóstico de las sedes metropolitanas andaluzas, es decir, ocho capitales más Campo de Gibraltar, nos indicaban que hay una tendencia a la congestión, en la mayoría como consecuencia de un aumento exponencial del uso del vehículo privado, y frente a este aumento exponencial del uso del vehículo privado, no hay un aumento significativo del transporte público, sino que lo que se da, como consecuencia de esos dos parámetros, es una pérdida de peso relativo del transporte público en la movilidad general de las áreas metropolitanas andaluzas.

¿Esto a qué nos lleva? Pues, a tener como objetivo prioritario la solución de este problema en aquellos aspectos que competen a la Comunidad Autónoma, puesto que, lógicamente, los servicios locales, los servicios urbanos de transporte son competencia municipal.

Hay que tener en cuenta que la mayor parte de la población andaluza vive en las áreas metropolitanas, y además que los dos tercios de la actividad productiva se concentran, precisamente, en las áreas metropolitanas y del litoral. En concreto, les puedo dar los datos que tenemos estimados de las cuatro grandes áreas metropolitanas donde hemos estado desarrollando, en primer lugar, estas políticas, que, lógicamente, se seguirán planificando y desarrollando en el resto de las áreas metropolitanas, pero puedo darles algunos datos:

Sevilla, saben que tiene 1.200.000 habitantes, y que en el momento en que desarrolle la segunda corona, como consecuencia de la SE-40, pues se alcanzarán previsiblemente los dos millones de habitantes.

Málaga y Costa del Sol, también con un millón de habitantes censados, si lo contemplamos en su

conjunto, es claro que nos encontramos con dos millones de habitantes, contando población residente y flotante.

Bahía de Cádiz-Jerez son 600.000 habitantes censados, pero podemos hablar también de 800.000, contando no solamente los censados, sino la población flotante.

Y en Granada podemos estar hablando de 500.000, medio millón de habitantes, el 50% de los cuales reside en la capital, y el otro 50 en los 32 municipios que configuran el área metropolitana.

Es decir que, prácticamente, la mitad de la población andaluza está concentrada en estas cuatro áreas, motivo que hace que el fomento de la política del transporte público sea una prioridad para la Junta de Andalucía.

Para facilitar la movilidad en las áreas metropolitanas, se están llevando a cabo dos instrumentos, o dos líneas de actuación fundamentales: por un lado, la mejora de los sistemas existentes, mediante la creación de los consorcios, que lo que busca es, bueno, pues, una política de integración y de desarrollo conjunto de todas las comunicaciones actuales y todos los sistemas actuales. Y se han creado, como ustedes conocen, los consorcios de las cuatro áreas. Le digo exactamente cuáles han sido las fechas de constitución y, digamos, las primeras medidas de integración tarifaria. En concreto, el consorcio de transporte del área metropolitana de Sevilla se constituyó en julio de 2001, existe y funciona ya hace más de un año el billete único.

El consorcio de transporte del área de bahía de Cádiz-Jerez, que se constituyó en agosto del 2002, y también está ya en funcionamiento el billete único.

El consorcio de transporte de Granada, que se constituyó en enero de 2003, y cuyo billete único entra en funcionamiento este mes, tras el acuerdo alcanzado con el Ayuntamiento de Granada la semana pasada.

Y el consorcio de transporte del área de Málaga, que se constituyó en junio de 2003, y pronto comenzará también a funcionar el billete único.

En segundo lugar, y junto con esta política de integración de los sistemas existentes, que podíamos discutir y hablar en otra comparecencia, el otro gran tema, el otro gran instrumento es la implantación de nuevos sistemas de transporte público, básicamente, pues, los metropolitanos, como son el metro de Sevilla, el de Málaga, el de Granada y el tren tranvía de bahía de Cádiz.

Voy a hacer una breve referencia a la legislación que ampara toda esta política.

Como saben, la Junta de Andalucía tiene competencia propia en la materia, el Estatuto de Autonomía así lo establece en el artículo 13. Y partimos del Real Decreto 698/1979, en el que se transfieren a la Comunidad Autónoma las competencias sobre ferrocarril metropolitano ubicado en Andalucía, en el artículo 17 de dicho Real Decreto.

Y una legislación específica, aprobada por este Parlamento, la Ley de Ordenación del Transporte Ur-

bano y Metropolitano de Viajeros en Andalucía. Esta ley es el referente jurídico básico para el ejercicio de las competencias económicas sobre el transporte metropolitano, y, en concreto, sobre los ferrocarriles declarados de interés metropolitano y, por tanto, de interés autonómico.

Esta ley define claramente la competencia autonómica en la materia; establece, también, los instrumentos de ordenación y coordinación del transporte metropolitano, las entidades de transporte metropolitano, como son los consorcios y el ente público de ferrocarriles andaluces, así como los mecanismos de construcción y explotación, por parte de la Comunidad Autónoma, de los servicios e infraestructuras de ferrocarril, declarados de interés metropolitano específicamente.

De esta forma, la ley pone especial énfasis en el concepto de servicio público, contemplando entre sus fines y principios de la actuación pública, en primer lugar, la adecuación-satisfacción de las necesidades del transporte de los ciudadanos en condiciones de idoneidad, de equidad social, seguridad y accesibilidad.

En segundo lugar, la promoción del transporte público como medio preferente de los desplazamientos cotidianos, creando para ello sistemas de transporte que faciliten el acceso y disfrute por los ciudadanos, como los metros y los tranvías.

No debemos olvidar que estamos hablando de un servicio público y que, por tanto, lo realmente importante no es tanto la infraestructura como su finalidad, que es el propio servicio de transporte metropolitano. Para ello, estamos centrando nuestra atención, precisamente, en la construcción de un servicio de calidad, garante de una mayor accesibilidad y seguridad posible, rápido, fiable y competitivo, lógicamente, con el automóvil, bien integrado en la ciudad y respetuoso con el medio ambiente.

Ello ha significado también la utilización de las tecnologías más novedosas existentes en cada momento, de tal forma que existen las cláusulas de progreso tecnológico en los pliegos de condiciones para la incorporación de la última tecnología existente en cada uno de los mismos, de tal forma que los metros andaluces en su inauguración serán los metros más modernos en cada momento.

Queremos, además, que este servicio de transporte tenga el mismo efecto que tuvo el Ave en el sistema ferroviario. Es decir, tras largos períodos de decaimiento de la utilización del ferrocarril por parte de los usuarios, en beneficio del coche, lo que produjo el Ave fue una revolución en el sistema de comunicación de largo recorrido, apuntando, y ha sido la gran revolución en el sistema de transporte español, apuntando como que un buen servicio competitivo con el automóvil la ciudadanía prefiere ese servicio que el automóvil.

Bien. Ésta es, un poco, la idea que vamos a desarrollar. Es decir, no estamos planteando una infraestructura para un sector dependiente del transporte público, sino unos sistemas de transportes interclasistas para los

desplazamientos cotidianos y que se desenvuelvan en condiciones de calidad y de eficacia, muy superiores, incluso, a los del transporte privado.

Bien. Lógicamente, toda esta política, dentro de lo que es el paquete más importante de la segunda modernización, presentada por el Presidente de la Junta de Andalucía, para nuestra Comunidad Autónoma en esta década.

En cuanto a los procedimientos de tramitación de los metros, voy a darles unas pinceladas que nos sitúen un poco en el resumen de actuación, básicamente de la pasada legislatura, y que están ahora mismo teniendo como consecuencia, pues, la puesta en marcha de las obras, que también les diré en qué situación se encuentran.

La Junta de Andalucía licitó entre los años 2000 y 2001 los estudios informativos de los metros de Sevilla, Málaga, Granada, y el tren tranvía de bahía de Cádiz. Es decir, en los dos primeros años de legislatura, salen los estudios informativos de todos los nuevos sistemas de transportes que en estos momentos se están desarrollando. Una vez elaborados dichos estudios informativos, en los cuatro casos se sometieron al trámite de información pública, consiguiendo una alta participación institucional, vecinal y de colectivos, profesionales, agentes económicos y sociales, a través de las alegaciones.

La resolución de alegaciones dio como resultado una priorización de una serie de líneas sobre otras, basada en la propia opinión ciudadana y de los Ayuntamientos respectivos, y basada también en el interés y la funcionalidad metropolitana. Es decir, se prioriza aquella infraestructura que tiene más potencia para resolver problemas metropolitanos. Lógicamente, los metros hay que empezarlos por la primera línea, y esto no quiere decir que no sea un proceso que hemos iniciado, que si tiene éxito, lógicamente, desarrollará las futuras líneas previstas.

En Sevilla se dio prioridad, como saben ustedes, a la línea 1, por conectar la capital con la zona de mayor dinamismo residencial y económico del área, como son El Aljarafe y Dos Hermanas, dando así solución a los tráficos metropolitanos de entrada y salida de la ciudad central.

En Málaga, todas las alegaciones coincidieron en priorizar la línea 1 y 2, también por su interés metropolitano, como parte troncal, además, del nuevo sistema ferroviario de transporte en Málaga y Costa del Sol.

En Granada, se puso énfasis en la dinámica, precisamente, de la línea metropolitana que recorre el área metropolitana norte-sur, y conecta la ciudad central con los puntos de mayor actividad productiva y tecnológica, y también con la zona residencial.

En bahía de Cádiz se priorizó la nueva infraestructura ferroviaria entre San Fernando y Chiclana, para incorporar este último a lo que es el anillo ferroviario de bahía de Cádiz, que debe desarrollar la Administración central, y, además, se pusieron en carga, digamos, todos los trámites para desarrollar el transporte marítimo.

Éstas son las líneas que fueron declaradas de interés metropolitano por el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, de acuerdo con la ley que antes les he comentado. En este proceso, la Junta de Andalucía abordó, en los casos de Sevilla, Málaga, Granada, una negociación intensa con los Ayuntamientos respectivos. La negociación se basó en el trazado de línea, se basó en las características principales constructivas, en la incorporación de todas las alegaciones que pudimos aceptar. En la aportación, que concluyó, además, con un convenio en el que se definían todas estas características y que, además, incorporaba mecanismos de coordinación administrativa, e incluso aportación de los Ayuntamientos a la financiación de los proyectos.

Los acuerdos alcanzados por los Ayuntamientos tuvieron el reflejo de una firma con los correspondientes convenios, que los hasta ahora firmados son: En Sevilla, Sevilla, Dos Hermanas, Mairena y San Juan, que se firmaron el día 12 de junio del 2002. El convenio entre la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Málaga, de 15 de abril de 2003. Y, luego, les comentaré exactamente en qué situación se encuentra el caso de Granada.

Tras estos convenios, se procede a la licitación de las líneas de metro, conveniadas y declaradas de interés metropolitano, asumiendo por completo la responsabilidad de la financiación y la puesta en funcionamiento, por parte de la Junta de Andalucía. Así, la línea 1 del metro de Sevilla se licita en julio del 2002, encontrándose actualmente en obras el 70% de su trazado; y, en el caso del metro de Málaga, se licita, en noviembre de 2003, tal y como... Hoy día entendemos que podemos empezar, quizás, la obra a finales de 2005. Están en estos momentos en proceso de desarrollo del proyecto de ambas líneas.

Bien. Pero sus señorías se interesaban, sobre todo, por la situación del metro de Granada. En el metro de Granada, tal y como hicimos en el caso de Sevilla y Málaga, las alegaciones del estudio informativo, planteadas por los Ayuntamientos, fueron la base de la negociación. No se pudo suscribir el convenio, puesto que hubo unas elecciones, como saben ustedes, municipales. Y, bien, si bien se había alcanzado un principio de acuerdo con el anterior equipo de Gobierno, el cambio del carácter político del equipo de Gobierno municipal, y su rechazo a la filosofía, que primaba en el anterior equipo, hizo que la Junta de Andalucía abriera un nuevo período de alegaciones, específico, para el Ayuntamiento, puesto que entendíamos que el equipo de Gobierno, que legítimamente había ganado unas elecciones, tenía que tener la oportunidad de alegar y expresar exactamente cuál era su opinión y visión de la ciudad, dado que los ciudadanos le habían encomendado, para el próximo período, la responsabilidad de su definición.

Bueno, como conocen, la diferencia fundamentalmente estribaba en la parte del camino de Ronda, que debería ir subterráneo o no, con pequeños matices, en cuanto a trazado, y daba una discrepancia, que entendíamos que existía dentro de la sociedad gra-

nadina, que lo que hizo la Consejería fue incorporar un grupo de expertos de la Universidad de Granada, para que nos hicieran un estudio específico de las características que se planteaban por el nuevo equipo de Gobierno; es decir, específicamente, hacer un estudio con mayor profundidad de la parte del camino de Ronda. Además, se solucionaron las alegaciones presentadas por el Ayuntamiento de Armilla, de prolongación de la línea de metro desde el Campus de la Salud hasta el núcleo urbano. Y se encargó el correspondiente anteproyecto y estudio informático, que imagino que saldrá próximamente a alegaciones, porque esta parte, esta fase, no ha sido, ha sido una alegación, pero lógicamente tiene que salir nuevamente a alegaciones para la definición de su trazado, teniendo en cuenta la opinión de los ciudadanos y el Ayuntamiento.

Al mismo tiempo que se constituía este Grupo de Trabajo, para definir qué hacíamos en el camino de Ronda, lo que se hizo, por parte de la Consejería, fue licitar los proyectos, porque saben ustedes que hay un período de licitación necesario, de cincuenta y tantos días de publicación en BOJA, etcétera, etcétera. Es decir, hay un período de 4 o 5 meses, que, en cualquier caso, se lleva toda la tramitación hasta que se inicia, realmente, la redacción de los proyectos. Se hace la licitación de estos proyectos, de tal manera que espero que los equipos contratados estén en condiciones de iniciar los proyectos, una vez que hayamos llegado a los acuerdos con los Ayuntamientos.

La previsión que tenemos es la siguiente...

Bueno, recordarles que, en junio de 2004, el grupo de expertos de la Universidad concluyó que la solución óptima, desde el punto de vista medioambiental y de máxima accesibilidad, era la opción completamente superficial. Y va haciendo luego un estudio, dependiendo de qué puntos se soterraban, los inconvenientes y ventajas para cada uno de los tramos.

El calendario, por tanto, a partir de toda esa información, fue el siguiente: nos reunimos, o me reuní, con todo el equipo de la Consejería, con todos los Ayuntamientos, en el mes de julio, una vez que tuvimos el informe de los expertos de la Universidad, para trasladar toda la documentación; es decir, en el mes de julio se traslada toda la documentación, que ya tenían, del equipo informativo. Pero, en fin, también toda la reflexión producida en el ámbito universitario, con el acuerdo implícito de que en septiembre iniciaríamos las reuniones específicas con cada Ayuntamiento, que nos permitiera, bueno, pues, a finales de año, o principios de año, tener, cerrar, ya definitivamente, la solución que íbamos a adoptar, y que el equipo, los equipos redactores, pudieran abordar la redacción de los proyectos, para los cuales se ha restringido bastante el tiempo, de tal manera que, antes de que finalice 2005, podamos licitar las obras del metro de Granada.

Bien, esto es un poco lo que les quería comentar. En cuanto a... Me imagino que podré matizar alguna pregunta que ustedes hagan, específica, pero ésta es, si ustedes quieren saber exactamente, la posición de cada Ayuntamiento. En estos momentos, lo que está

haciendo la Consejería es estudiar a fondo las propuestas y peticiones que ha hecho cada Ayuntamiento, se están estudiando con espíritu de consenso, en cuanto a la definición de la línea metropolitana.

Bien, pasando un poquito al siguiente punto, para que ustedes tengan la oportunidad, también, de poner su visión del asunto. El tema de la participación del Estado en la financiación de los metros andaluces, les puedo confirmar que, paralelamente, a todos los trabajos, desde el inicio de la licitación, desde el momento en que tuvimos los primeros documentos, fueron remitidos al Ministerio de Fomento y al Ministerio de Economía, para que analizaran en profundidad todo lo que se estaba produciendo y permitir, además, una participación en las alegaciones. Le digo, incluso, que el Ministerio de Fomento recibió la documentación de los estudios informativos, antes, incluso, que los Ayuntamientos, para que tuvieran más tiempo, para analizar la incidencia que pudiera tener en otro servicio de transportes, como cercanías, u opinión del propio Ministerio, dado que la opinión de Fomento iba a ser determinante a la hora de establecer la propia financiación de los metros andaluces.

Desde noviembre de 2001, y les puedo enseñar todas las cartas que se remitieron para presentar toda la documentación al Ministerio de Fomento y de Economía, todas las actuaciones que veníamos realizando y petición de reuniones, para establecer la participación de la Administración central en la financiación de los metros andaluces, la posición de la Junta de Andalucía es y era, por supuesto, que el Estado financiara, como mínimo, lo que recogían los convenios de infraestructuras entre el Estado y otras Comunidades Autónomas. Es decir, que aportara el 33% de la inversión en la infraestructura, por supuesto, además, contemplando la especificidad del metro de Sevilla y la liquidación de lo que ponía el decreto de 1979, sobre las transferencias específicas de la competencia y que dejaba pendiente la transferencia de los recursos, tal y como ustedes conocen; es decir, 33% de la inversión, más la liquidación de la transferencia pendiente del metro de Sevilla, de acuerdo con el decreto de 1979.

En cumplimiento de las resoluciones aprobadas por este Parlamento, la Junta de Andalucía hizo esos mismos planteamientos, pues, aparte del primer envío de documentación, pues, en sucesivas ocasiones, en julio del 2002, abril del 2003, enero del 2004, y siempre se ha pedido una reunión al anterior Gobierno de la Nación, sin haber obtenido, bueno, pues ni siquiera esa posibilidad de reunión.

El balance, por lo tanto, de diálogo fue escaso, de compromiso presupuestario, cero, y de aportación económica, en la anterior legislatura, cero.

Con el nuevo Gobierno de la Nación se abre un proceso de diálogo, mediante el cual se ha alcanzado un principio de acuerdo, en el que el Gobierno de la Nación acepta la propuesta de aportar el 36% de la inversión, y además liquidar el decreto pendiente de transferencia del año 1979, para el caso del metro de Sevilla.

La Administración del Estado, además, realizará los pagos de la forma simultánea a como lo haga la Junta de Andalucía. Y ello, como saben ustedes, ha tenido ya reflejo en los Presupuestos Generales del Estado para el 2005 y se ha concretado, también, en la incorporación de las partidas, al presupuesto de la Consejería, a través del servicio 18, como ustedes conocen, en el presupuesto para el 2005.

Este principio de acuerdo, que se reflejará con la firma correspondiente del convenio específico, permitirá ajustar perfectamente cuál puede ser la aportación de los Ayuntamientos, que en todo caso supone una reducción significativa en relación al acuerdo inicial, es decir, que estaremos en torno al 17% de aportación municipal, en todos los casos.

Señorías, he tratado de darles las pinceladas básicas, para ahora escuchar sus opiniones y poder contestar las preocupaciones máximas que puedan ustedes tener en relación con estas infraestructuras del transporte.

Gracias, señorías.

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señora Consejera.

Damos paso al turno de intervención de los distintos Grupos Parlamentarios.

Bueno, no se encuentra en la sala el portavoz del Grupo Parlamentario Andalucista, así que pasamos la palabra al portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida los Verdes-Convocatoria por Andalucía, el señor García Rodríguez.

Su señoría tiene la palabra.

El señor GARCÍA RODRÍGUEZ

—Sí, gracias, señora Presidenta.

Intentando recuperar un poco el resuello, como consecuencia de la situación de las carreteras de Málaga, que en esta ocasión es absolutamente penosa, por la lluvia, supongo.

Bien, y entrando en materia, es conocida nuestra posición, relativa a lamentar, en términos generales, la política que han venido siguiendo los Gobiernos de la Junta de Andalucía, en el sentido de encomendar la gestión de las líneas de metro, para un futuro, a empresas privadas, en lugar de, bueno, poner en marcha la correspondiente Empresa Pública Ferroviaria Andaluza, que es algo que desde hace tiempo veníamos demandando, por entender que, en el futuro, las competencias que llegue a alcanzar, que llegue a abarcar el Gobierno de la Junta de Andalucía en esta materia serán suficientes como para justificar la creación de esta empresa, tanto en materia de metros, como en materia de ferrocarriles específicos, de cercanías, tren, tranvía, etcétera, etcétera. Esto ha tenido, también, sus consecuencias, probablemente, en que las cantidades recibidas, de la famosa ley de 1975, donde se preveía la financiación, por parte

del Estado, de todo lo que era la infraestructura fija, digamos, o material fijo, correspondiendo, en aquel momento, al Ayuntamiento, el material rodante, se condicionaba a la gestión pública del metro, lo cual, evidentemente, en este momento es imposible.

Siguiendo con el metro de Sevilla, entendemos que se está acumulando un retraso importante y se está empezando con demasiada lentitud, al estar trabajando, prácticamente, bueno, pues, únicamente, sobre la línea 1, cuando pensamos que, a estas alturas, de las cuatro previstas, debería haberse, también, empezado la línea 2.

Bien, con respecto a la línea 1, en este momento se contempla, únicamente, el llamado arco-sur: Montequinto-Mairena, si bien se ha añadido, o suplementado, con el llamado metro-centro, como complementario a la línea 1, que de alguna manera viene a abarcar el arco-sureste del casco histórico, pero que entendemos que es insuficiente para dar el servicio necesario a todo lo que sería el casco histórico o la zona centro de Sevilla capital, donde entendemos que deberían plantearse, al menos, dos hijuelas, que terminasen, que diesen servicio o que permitiesen la absorción de usuarios, bien en Plaza Nueva o bien en la Plaza de la Encarnación.

Así mismo, entendemos, y así lo planteamos, que deberían aprovecharse las importantes obras de infraestructura municipal que en este momento se están desarrollando en la zona norte de Sevilla, para plantear una línea norte que cerrase el arco por esta parte del casco histórico. En definitiva, con respecto al metro de Sevilla, lamentar el retraso acumulado y lamentar que a estas alturas se vaya a un ritmo excesivamente lento, al contemplar únicamente la línea 1, cuando entendemos que debería estar ya mucho más avanzada la tramitación y ejecución de la línea 2.

Con respecto al metro de Granada, nuestra posición, bueno, es que debería intentarse, en la medida de lo posible, que el metro de Granada fuera metro. Y normalmente el concepto de metro se asocia más a un ferrocarril subterráneo que a un tranvía, con independencia de que el tranvía tenga sus ventajas. Por tanto, pensamos que se deberían hacer esfuerzos a la hora de plantear el correspondiente proyecto técnico para soterrar lo más posible el metro por Granada, entendiendo que esto no impide, por supuesto, que se ponga en primer lugar el debido respeto a los posibles yacimientos arqueológicos que se tengan en la ciudad, pero entendiendo también que hay, bueno, soluciones técnicas en este momento que permitirían ese respeto y permitirían, a la vez, hacerlo compatible con un mayor soterramiento.

También se acumula un retraso importante, en parte lo ha explicado la señora Consejera, pero pensamos que ese retraso es necesario recuperarlo, por lo que nuestra propuesta o nuestro deseo sería que durante 2005 se terminase el proyecto y se empezase ya la ejecución de la obra lo antes posible, pues ello iría en beneficio de la habitabilidad y de la calidad de vida de la ciudad de Granada, a través del transporte público.

Pensamos también que, bueno, sería necesario prolongar la línea prevista actualmente a Albolote, incluso a Atarfe, por el polígono industrial del Juncaril, por entender que hay que aprovechar esta oportunidad para que la importante densidad de tráfico que en estos momentos entra en Granada, bueno, pues se acostumbra, o tenga a su disponibilidad, o pueda disponer de la utilización de transporte público, en concreto del ferrocarril metropolitano, o metro.

En definitiva, pensamos que es necesario un impulso importante, es necesario un golpe de motor para arrancar de una vez el metro en Andalucía, y dado el retraso acumulado por unas u otras causas, entendemos que es un elemento importante para el desarrollo de esta sociedad.

Y, sobre todo, bueno, insistimos, no sabemos si en eso nos podremos poner de acuerdo, en la necesidad de que en un futuro próximo la futura empresa ferroviaria de Andalucía sea la encargada íntegramente de la gestión, por entender que el metro, una vez desarrollado, será un sector estratégico que entendemos debe ser controlado democráticamente y participativamente por el Gobierno de la Junta.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señor García Rodríguez.

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

Su señoría tiene la palabra.

El señor RAMOS AZNAR

—Muchas gracias, señora Presidenta.

Señora Consejera, yo, evidentemente, en lo obvio, lo obvio, lo razonable y lo lógico, pues, estoy de acuerdo con usted. Y yo creo que no es la cuestión de esta comparecencia, sin duda, el discutir, ni el plantearse siquiera, la idoneidad de la construcción de esos tres metros, en esas tres áreas poblacionales, sino que a mí, realmente, lo que me sorprende, y las cosas que no entiendo, van por otro camino.

Planteaba usted algo que me parece que es el eje central de la intervención y la propia responsabilidad de la Junta de Andalucía, cuando hablaba usted de las competencias plenas que tiene la Junta de Andalucía en materia de ordenación del transporte y, consiguientemente, en lo que tiene que ser la configuración del modelo y el liderar ese proyecto de los metros para las áreas metropolitanas de Sevilla, Málaga y Granada.

Y, evidentemente, partiendo de esa premisa de que, efectivamente, la Junta de Andalucía tiene competencias plenas en esta materia, desde luego, mi pregunta es por qué las cosas son entonces de la forma en que son y por qué las cosas son así. Por qué las cosas son así y por qué los ritmos de ejecución no son simultáneos en las tres poblaciones,

planteándose, sin duda, a mi juicio, un tratamiento desigual de unas poblaciones con respecto a otras. Y también por qué, si hay una competencia plena de la Junta de Andalucía, por qué el esfuerzo de las ciudades, en cuanto a la financiación, en cuanto a sus aportaciones municipales, no es lineal también y exactamente igual para todas las ciudades. Y yo creo que ése es el fondo de la cuestión y la gran pregunta que yo, al menos, le pido que intente usted clarificar, porque creo que es la cuestión. Y creo que es la cuestión que, sin duda, además, está planteando agravios más que claros y más que manifiestos entre ciudades andaluzas que son exactamente las mismas, en cuanto a importancia, dentro del ámbito territorial de nuestra Comunidad Autónoma.

Y, desde luego, eso tiene que responder, sin duda, simple y llanamente, a una imprevisión por parte de la Consejería de Obras Públicas, que no ha sabido acompañar los ritmos de ejecución a efecto de que los tres proyectos lo fuesen a la vez. Usted mismo ha confesado que, mientras que el de Sevilla está en obras la línea 1, y además, incluso, los propios carteles se ocupan de indicarlo —en un año y medio, creo recordar, estará abierta al tráfico esa línea 1—, en Málaga no comenzarán las obras hasta el año 2006, y en Granada la previsión anunciada por usted es que la licitación se producirá a final de 2005 o a principios de 2006, con lo que las obras, como muy pronto, no podrían empezar hasta finales, hasta finales, como poco, del año 2006, casi en 2007. ¿Por qué? ¿Por qué, y se lo pregunta el Grupo Parlamentario Popular, si las competencias son plenas, se residen en la Junta de Andalucía, por qué no se ha sido capaz de simultanear esos tres proyectos, para que los tres proyectos viesen la luz en el mismo tiempo y no planteasen esos agravios?

Y la segunda consideración, como eje de mi intervención, el agravio en cuanto a lo que, desde luego, para mí es una injusticia: el hecho de que haya dos tratamientos separados en relación a lo que tiene que ser la financiación de unos municipios con respecto a otros. Decía usted que la previsión del sistema de financiación era un 33, un 33 y un 33, en principio, pero que ese 33, en principio, que podría plantearse que es el que cabría tocarles a los municipios, a excepción del Ayuntamiento de Sevilla, al final se verá reducido hasta un 17%.

Pero es que yo estoy en disposición de decirle, señora Consejera, que el Ayuntamiento de Sevilla no va a participar ni siquiera con el 17%, con muchísimo menos del 17%. Las cifras que se estiman, que sería la participación de Sevilla capital, a diferencia de los pueblos y ciudades del área metropolitana de Sevilla, es que el esfuerzo de Sevilla, desde luego, en infraestructuras, es cero. Y el único esfuerzo en cuanto a financiación que tendrá que atender el Ayuntamiento de Sevilla será en cuanto al material rodante, en el cual sí tendrá que participar, y que implicará una participación del orden de entre el 7 y el 8%, frente al 17% que usted plantea que va a ser la aportación media del resto de los municipios, es

decir, de los municipios afectados por el metro de Málaga y su área metropolitana, por el de Granada y su área metropolitana y por el resto de los municipios del metro de Sevilla, con excepción de Sevilla. Y, efectivamente, eso nos lleva a una situación de agravio y a una situación, desde luego, de injusticia entre esas ciudades, que en modo alguno el Partido Popular y el Grupo Parlamentario Popular están dispuestos a consentir. Y, al menos, evidentemente, en nuestra posición de oposición, desde luego, queremos manifestarlo y dejarlo muy claro.

Y digo de imprevisión porque sólo así se puede entender el hecho de que, a pesar de las competencias plenas, a pesar de que hay una clara dirección por parte de la Consejería, en relación a los metros de las tres áreas metropolitanas, al día de hoy, al día de hoy no se sepa siquiera la participación del Estado, ya no digo en el futuro metro de Granada, ya no digo en el futuro metro de Málaga, sino incluso la propia participación del Estado en la financiación del metro de Sevilla, donde se empezó exigiendo, y así está incluso hasta en la propia página *web* del metro de Sevilla, la financiación que tenía que imputarse al Estado por importe de 219'9 millones de euros, según exigencia de la Consejería de Obras Públicas. Y, desde luego, si nos vamos, al menos, a la parte correspondiente a los Presupuestos Generales del Estado para el año 2005, la participación del Estado en el metro de Sevilla me parece que se reduce a la cantidad de 25 millones de euros, si no recuerdo mal. Veinte o veinticinco millones de euros, si no recuerdo mal.

Pero, a su vez, también consagra una injusticia esa participación del Estado, sin fijar todavía, con las previsiones que hace el propio Estado en cuanto a su financiación, porque, a diferencia de esos 20 o 25, no recuerdo exactamente la cifra, usted me la aclara ahora, de los Presupuestos Generales del Estado para 2005, del metro de Sevilla, la aportación que fijan esos mismos presupuestos para el metro de Málaga, si no me equivoco, son seis millones de euros. Y la participación que fijan esos Presupuestos Generales del Estado de 2005 para el de Granada es cero euros.

Por tanto, me parece que hay una imprevisión clara por parte de la Junta de Andalucía, que no ha sido, hasta el momento, capaz de definir las aportaciones que corresponden al Estado en la financiación de los metros de Sevilla, Málaga y Granada. Y esto, pues, evidentemente, se podría, en cierta manera, entender desde la posición política legítima de cada uno de los Grupos de esta Cámara, desde la perspectiva de lo que ha sido el discurso del Grupo Socialista y del propio Gobierno andaluz, que se ha caracterizado, pues, por decir que como había en España, a la sazón, un Gobierno de un signo político distinto, que era muy cicatero y muy malo con Andalucía, no fijaba las cantidades necesarias para financiación de los metros, le parecían exiguas las cantidades, que por otro lado eran superiores, que se ofrecían desde el Gobierno del Partido Popular para la financiación, en concreto, del metro de Sevilla. Y, mire usted por

dónde, miren ustedes por dónde, ese discurso ahora se cae como un simple castillo de naipes, porque ahora nos encontramos que lo que era una exigencia al Gobierno, en aquel caso, del Partido Popular, actualmente no se ve correspondida con la posición que mantenía usted misma, señora Consejera, porque el Gobierno central vuelve a darles la espalda a los proyectos de Sevilla, de Málaga, y qué decirle del de Granada, en el que ni siquiera consigna ni un solo euro.

Por lo tanto, me parece que quedan muchos extremos por aclarar, quedan muchos extremos por definir, para que, efectivamente, esos tres proyectos, que son necesarios para las áreas metropolitanas de Sevilla, Málaga y Granada, vean el buen fin, y lo vean en las mejores condiciones posibles. Y digo en las mejores condiciones posibles, y digo posibles, porque, desgraciadamente, como consecuencia de ese trato desigual que ustedes han tenido en relación a las ciudades, es evidente que muchas cuestiones no podrán ya arreglarse. Y es evidente que, mientras será una realidad la apertura a los usuarios, por ejemplo, de la línea 1 del metro de Sevilla, seguirá siendo una triste realidad que la de Málaga estará en obras y la de Granada ni siquiera habrá comenzado los trabajos. Por eso le digo que hay mucho camino por andar, y mucho camino por andar que tiene que venir dado, sin duda, por acelerar para evitar esos procesos de desigualdad, en cuanto a los ritmos de ejecución del metro de Granada y el metro de Málaga con respecto al de Sevilla.

En segundo lugar, mucho que andar en cuanto a exigirle al Gobierno de España que, sea cual sea la participación, sea el 33, sea el 50, como en el caso de Málaga, la que sea, tiene que fijarse y tiene que comprometerse en un compromiso de carácter pluri-anual, para poder llevar a cabo esos proyectos.

Y, en tercer lugar, tiene que aparecer también un mecanismo de corrección, que tiene que venir a través de la Junta de Andalucía, necesaria y obligatoriamente, para poner fin a esa situación de injusticia, en el sentido de que, para unas infraestructuras exactamente iguales, en lo único que se diferencian es en los proyectos, por las distintas tipologías urbanas, porque, evidentemente, estamos hablando de ciudades distintas, pero para unos proyectos similares, que al final lo único que pretenden es realizar tres proyectos de metro en tres ciudades, sin embargo, convivan dos sistemas distintos de financiación, es decir, dos sistemas distintos del esfuerzo que se le va a pedir por la Junta de Andalucía a los municipios andaluces para su financiación. Yo creo que éstas tienen que ser las respuestas que sin duda tiene que dar la Junta de Andalucía, las respuestas que tiene que dar su Consejería, que tiene que dar usted misma, señora Consejera, para despejar, sin duda, de una vez por todas, esos agravios que se están produciendo entre andaluces por proyectos que son exactamente iguales e igual de necesarios para las tres ciudades de Andalucía.

Muchísimas gracias.

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señor Ramos Aznar.

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

Su señoría tiene la palabra.

El señor CEBRIÁN PASTOR

—Muchas gracias, señora Presidenta. Señorías.

Yo quiero empezar mi intervención un poco en la línea que el señor Ramos Aznar planteaba. Decía: lo obvio y lo razonable. Mire usted, lo obvio, lo razonable, es que los Ayuntamientos van a aportar el mismo porcentaje en los tres metros; eso es obvio, es evidente y lo sabe todo el mundo. Lo que pasa es que, sobre esa evidencia, sobre esa obviedad, el Partido Popular intenta montar una estrategia peligrosa de agravios entre ciudades y entre ciudadanos.

Yo, señora Consejera, quiero agradecerle, como siempre hace usted, el rigor, la seriedad con las que aborda las comparecencias en este Parlamento, y sobre todo por la información detallada que ofrece a la Cámara de proyectos importantes como éste para el conjunto de nuestra Comunidad.

Es evidente que es un proyecto que necesita un tiempo importante de elaboración, de fabricación, de pensarlo, de definirlo, y que la Consejería, en la anterior legislatura, trabajó en esa doble línea de definir el futuro, pero de dar respuesta también al presente. Además, una respuesta muy importante: invertir una tendencia muy peligrosa, que era el aumento del transporte privado y el decaimiento del transporte público. Y eso creo que es importante porque va a marcar un escenario nuevo, novedoso, en un futuro inmediato. Sobre todo también porque son apuestas de primer nivel. Usted ha dicho algo que para el Grupo Socialista es muy importante: que en los pliegos de condiciones recogen cláusulas específicas para que el material que se aplique, cuando empiecen a funcionar los metros, sea del primer nivel, el más avanzado que exista en ese momento. Y, lógicamente, el procedimiento es complejo, ha habido que elaborar en tres escenarios distintos, tanto en el territorio como en la conformación política de los distintos Ayuntamientos, procesos de negociación, de exposición pública, intentar buscar las mejores soluciones a los problemas. Es verdad que unos están más avanzados, otros están más retrasados, pero a mí me sorprende, de verdad, que se intente plantear como un agravio el que un proyecto esté más avanzado que otro. Bueno, y las ciudades que en este momento no tengan proyecto de metro, en Andalucía o en España, ¿eso también es un agravio? Yo creo que hay que ser un poquito más serios, más rigurosos, y, sobre todo, poner de manifiesto la sensibilidad del Gobierno de la Junta de Andalucía para hacer el mejor proyecto, el de mayor acuerdo, el de mayor consenso, el mejor técnicamente y el que mejor resuelve los problemas de los ciudadanos y de la Comunidad de cara al futuro.

Y, por lo tanto, creo que, lógicamente, se hace en un marco de competencias y en colaboración entre las Administraciones. Y en algunos casos, como en el caso del Ayuntamiento de Granada, es verdad que un cambio de Gobierno municipal ha propiciado un retraso, pero, bueno, razonable.

Sí, señor Ramos Aznar, yo he sido respetuoso con usted y no le he interrumpido en ningún momento. Le pido, simplemente, que no me agravie usted. Sea usted respetuoso y no me agravie, si es posible. Porque me parece que eso es lo razonable.

Porque, claro, ¿qué hubiera sucedido si la Junta de Andalucía, la Consejería de Obras Públicas, hubieran intentado imponer al Ayuntamiento de Granada el convenio que ya prácticamente tenía cerrado con el anterior Gobierno socialista de la ciudad? Pues, los señores del Partido Popular hubieran gritado, diciendo que eso era una barbaridad. Nos parece que es razonable, que es lo lógico, respetar la voluntad municipal, expresada en las urnas, y abrir ese nuevo proceso de negociación.

Por lo tanto, creo que se está haciendo un buen trabajo, y estamos en el buen camino.

Se intenta plantear, desde el Grupo Popular, ese agravio, sobre todo en lo que es la financiación. Decía el señor Ramos Aznar, en varios momentos, la injusticia en la financiación, y ha dicho que no se conoce la participación del Estado en la financiación de los metros de Sevilla y de Málaga. Señor Ramos Aznar, mire usted, es una obviedad, que usted debería saber. Mire usted, la participación, en estos momentos, del Estado en los metros de Sevilla y de Málaga, en estos momentos, cero euros. La que dejó el Gobierno que presidía el señor Aznar. Ésa es en este momento la financiación, cero euros en Málaga, cero euros en Sevilla y cero euros en Granada. Y hay en trámite, en el Congreso de los Diputados, un Proyecto de Ley de los Presupuestos Generales del Estado, que contempla participación estatal para los metros. Hay en trámite en esta Cámara un proyecto de Presupuesto de la Comunidad Autónoma que contempla participación autonómica para esos metros, y hay un principio de acuerdo para afrontar desde el Gobierno de la Nación el compromiso, en condiciones de equidad y de justicia con el resto de las Comunidades, para la financiación de los metros andaluces. Y ustedes, que nos negaron el pan y la sal; ustedes, que fueron sistemáticamente y reiteradamente injustos con Andalucía, hablan ustedes ahora de equidad y de justicia, y se quedan ustedes tan tranquilos, además, tan panchos. ¿Y no les da nada, de verdad? ¿No les da nada, no se sonrojan un poquillo? Hombre, un poquito de rigor y un poquito de seriedad a la hora de abordar los temas. Porque quien va a hacer justicia en este tema, como en otros temas, con Andalucía es el actual Gobierno de la Nación, el Gobierno que preside José Luis Rodríguez Zapatero, y quienes fueron injustos sistemáticamente, reiteradamente con Andalucía fueron ustedes, que no quisieron poner ni un euro en la financiación de los metros andaluces. Y, claro, y ustedes ahora mismo se lamentan, porque su problema es ése: que nos

trataron tan mal que ahora se dan cuenta de que si hubieran... No, eso... ¿Cómo ha dicho usted...? Son ofrecimientos, dice, de cantidades que se ofrecían. Mire usted, es que esto no es un mercadillo, esto no es un mercadillo. Los ofrecimientos se reflejan en los Presupuestos Generales del Estado, no el señor Arenas dando ruedas de prensa y ofreciendo lo que ofrece siempre, lo que nunca cumple. En los Presupuestos Generales del Estado.

No me agravie usted, déjeme usted hablar. No me agravie usted, déjeme usted hablar. Pero que de Deuda histórica, ustedes, ni en partidas específicas en los Presupuestos Generales del Estado han pagado ni una peseta, ni un euro. Lo que se pagó es lo que había comprometido el Gobierno de Felipe González, y vía inversiones, en otras materias, han estado ocho años cuatro puntos por debajo de la media de población de Andalucía. Ustedes, ni en Deuda histórica, ni en financiación de los metros, ni en nada que afecte al bienestar y al progreso de Andalucía, tienen ningún argumento razonable para hablar. Yo creo, señorías, que no...

Les voy a pedir que estén callados, porque están en su derecho de expresarse y manifestarse, pero sí les pido, lógicamente, que sean un poquito más razonables a la hora de plantear los temas que preocupan a los ciudadanos, porque su comportamiento, en este caso, como en muchos casos, aunque sea una obviedad, atenta a la inteligencia de los andaluces.

Nada más, y muchas gracias.

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señor Cebrián Pastor.

A continuación, tiene la palabra la excelentísima señora Consejera.

La señora CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Sí, señora Presidenta.

En general, para agradecer a los Grupos, primero, la iniciativa, y quiero ser muy expresa. Es decir, la anterior legislatura, que es en la que nos encontrábamos una mayor dificultad a la hora de definición, financiación, etcétera, pues algunos Grupos no tomaron ninguna iniciativa, que hubiese agradecido yo mucho, pero, en fin, la vida es como es, la política es como es, estamos donde estamos, cada uno en su sitio, y yo les agradezco, de todas maneras, el interés que de pronto muestran, sobre todo el Partido Popular, ahora, por el transporte público, y que hubiese sido de agradecer una oposición muchísimo más beligerante en la anterior legislatura. Pero pelillos a la mar, el futuro es el futuro, y yo les agradezco esta actitud constructiva de pensar que tenemos que sacar adelante grandes proyectos para nuestra Comunidad Autónoma, para las

áreas metropolitanas, y yo, desde luego, voy a tener una actitud de tener en cuenta todas sus opiniones. Podré aceptar algunas, otras serán imposibles de aceptar, pero, en cualquier caso, bienvenido sea el debate al sistema de transporte público de las áreas metropolitanas, y agradezco, por lo tanto, el esfuerzo de sus señorías.

Paso a contemplar o a comentar algunos comentarios de sus señorías y pido disculpas si me olvidó de algo.

Empiezo con el representante de Izquierda Unida, hablando del tema de la gestión a través de una empresa pública o privada. Bien, yo quería comentarle que la empresa pública, como ente público de ferrocarriles, está ya creada, está ya creada. Ése es un tema que debe tener en cuenta. Lo digo simplemente porque existe, que se llama empresa de ferrocarriles..., el Ente de Ferrocarriles de Andalucía, y es, precisamente, el encargado del desarrollo de la concesión de un servicio público, aspecto que también quiero comentarle, puesto que terminaba usted su intervención apelando al control democrático, control democrático del transporte público a través de un sistema de gestión u otro. Mire, creo que en el sistema, en el ordenamiento jurídico, y estamos en un Estado de derecho, lo importante son los mecanismos y las categorías y las características de un servicio. Si el servicio es público, pasa a un segundo plano cómo se gestiona. Usted comprenderá, por ejemplo, ustedes han estado gobernando en el Ayuntamiento de Granada, el servicio de transporte público estaba gestionado por una empresa privada, y no por ello desde el Ayuntamiento se hacía dejación del control de un servicio público. Y de ahí la grandeza de la democracia. De ahí que, independientemente de los mecanismos de gestión, que son instrumentales, lo importante es que es y está declarado como servicio público, y, por lo tanto, que hay una relación directa de la defensa de los derechos de los ciudadanos a través de la Administración, y de exigencia para cualquier ente gestor, sea público o privado. Es decir, lo importante es que el gestor de un servicio público, sea público o privado, tiene que someterse al control público, sea el ente gestor, porque hay muchos entes gestores públicos que a lo mejor no satisfacen las necesidades de los ciudadanos. Es decir, que lo importante es la naturaleza del servicio, los mecanismos que establece la ley de obligación de cumplimiento de los mismos.

Como le digo, en el caso del metro de Sevilla y de Málaga, se hace a través de una concesión administrativa, en situación de monopolio, monopolio, en la prestación de un servicio público, y se establecen una serie de requisitos y compromisos que han de cumplir las empresas prestatarias del servicio. Y además en estas empresas, que son controladas por el Ente de Ferrocarriles, que es el responsable ante la ciudadanía de que el servicio público sea prestado adecuadamente, hay una participación importante de la Junta de Andalucía para también desde dentro, desde dentro, procurar la mejor gestión de los intereses públicos.

Bien, usted comenta el sistema de financiación en relación con la Ley del 75. La Ley del 75 se refería única y exclusivamente al ámbito urbano de Sevilla. Como sabe, el sistema, finalmente, es metropolitano; por lo tanto, hay una participación de Tussam y una gestión, como le he dicho, de servicio público a través del control de Ferrocarriles Andaluces, dado su carácter metropolitano.

En cuanto a las obras del metro de Sevilla, es cierto que hay retrasos en determinados tajos —vamos a llamarlo en términos de construcción— y otros que van más adelantados. Es decir, yo lo que espero de todas maneras, y voy a exigir a la empresa concesionaria, es el cumplimiento de sus compromisos, de acuerdo con el contrato que han firmado, que es lo que les vincula. Evidentemente, le digo de antemano que no es una obra exenta de dificultad y además de molestias. Eso es así. Y quiero hacer público mi reconocimiento a los ciudadanos de Sevilla, que están soportando las incomodidades, porque saben, perfectamente, que van a obtener un beneficio a corto y medio plazo que hace que puedan estar soportando ahora lo ingrato y molesto de una obra de estas características. Hemos intentado establecer todos mecanismos de comunicación ciudadana, de una oficina, todo el sistema de prestación de servicios complementarios, pero, lógicamente, eso no impide que tengamos abiertas las calles, grandes socavones y que sea incomodísimo. Pero, en fin, esperemos que podamos perjudicar lo menos posible y prestar cuanto antes esos servicios públicos a los que aspira la ciudadanía.

Usted plantea una serie de propuestas de futuro. Yo creo que el Ayuntamiento, en este momento, está planteando otras. Pero, en fin, mi obligación es desarrollar la línea 1, ver cómo funciona y ver por dónde seguimos caminando. Hasta ahora, lo que se ha producido es una petición municipal no solamente del Ayuntamiento de Sevilla, sino del de Dos Hermanas, los Ayuntamientos del Aljarafe y de Alcalá, de ampliación vía tranviaria.

Las soluciones que se están dando son de prolongación para cargar, precisamente, esta línea primera, y en ello estamos. En cualquier caso, como comprenderá, yo estoy abierta a la solución de los problemas, e ir dando y concretando proyectos que sean compatibles con lo que es la visión que tiene la propia Comunidad Autónoma de la intensidad de tráfico, la congestión, los puntos estratégicos... Y, en este caso, pues, como sabe, esta misma semana ha salido a licitación el proyecto del desarrollo de actuación del metro-centro, denominado así por el Ayuntamiento, que comunica con el Prado de San Sebastián. Vamos a abordarlo, intentando dar solución. Y entiendo que es un tema acordado dentro del propio municipio, puesto que he tenido ocasión de hablar con representantes de los partidos políticos que componen el Ayuntamiento, y hay una clara defensa de este tipo de proyectos.

Y, además, quería comentarles, en relación con el tema de Granada, que lo que define un metro, y un metro ligero —que son los que se están desarrollando en Andalucía—, más que vaya por arriba o por

abajo, son las características de plataforma reservada y exclusiva para el transporte público.

En las ciudades europeas, lo que se hace es soterrar el automóvil. Se soterra el automóvil, que es el que contamina, el que produce barreras, el que produce contaminación y el que mata a ciudadanos. Por lo tanto, en las ciudades modernas lo que se soterra es el automóvil. No quiero traer aquí solamente lo que se hace en la capital de España, sino también en todas las ciudades europeas, en las que, realmente, en los sistemas de desatascos de tráfico, lo que va por túnel es el automóvil y lo que sale a superficie son los transportes públicos, y además, si son eléctricos y no contaminantes, mejor, porque favorecen la accesibilidad y recuperan la ciudad para el ciudadano, y no que la ciudad esté invadida por coches, que lo que hacen es contaminar, congestionar, impedir la circulación, la movilidad, etcétera, etcétera. Pero, en fin, ése es un tema de debate y, por supuesto, yo respeto su opinión de que, a lo mejor, lo que debe ir subterráneo es el transporte público y por fuera grandes autovías. Podemos hacer grandes autovías dentro de la ciudad, pero... En fin, quiero decir que son modelos. Y yo respeto, por supuesto, su visión de que tenga que ir más o menos soterrado, porque al final lo importante es llegar a un punto de equilibrio. Es decir, hay un blanco y un negro, pero, probablemente, lleguemos al acuerdo en el gris.

Me explico: con el Ayuntamiento de Granada y con todos los Ayuntamientos de Granada se está trabajando para llegar a un consenso. Y mi voluntad es la de llegar a un consenso, a ese consenso. Y voy a primar el consenso sobre cualquier otra cosa, también se lo digo, ¿eh? Quiero hacerlo público en esta Cámara. Estamos analizando una por una todas las peticiones municipales, porque a mí me importa mucho en esta fase llegar a un consenso y creo que lo vamos a lograr. Aunque mi opinión sea una, yo tengo que respetar también la opinión, como lo he hecho en el caso de Sevilla y en el caso de Málaga. En estos dos casos, se han incorporado, prácticamente, todas las alegaciones que en el trámite de información pública se hicieron. Y, por supuesto, las primeras en incorporarse fueron las de los Ayuntamientos. Así que es mi intención incorporar el máximo de alegaciones municipales, en el caso de Granada, para consensuar esa línea metropolitana y, a partir de ahí, que podamos definir unos convenios claros de coordinación, de financiación y de ejecución de las obras. Ojalá que ese acuerdo podamos obtenerlo en los próximos meses y hacer coincidir —digamos— la definición de cómo queremos el metro de Granada, para que, una vez contratados ya los equipos técnicos que están disponibles para empezar a trabajar, pues, le hagamos el encargo, y antes de que finalice el año podamos tener esos proyectos aprobados y la licitación fuera; o sea, la licitación en marcha.

Volverle a insistir, porque sus últimas manifestaciones han sido con el tema del control democrático de la gestión. A mí me gustaría insistir que lo importante en un Estado de Derecho es la configu-

ración de los servicios públicos, qué son servicios públicos y cómo han de protegerse esos servicios públicos. El tema instrumental es importante, pero no garantiza la prestación del servicio porque sea una empresa pública. Y compare, por ejemplo, en Andalucía, simplemente, en aquellas empresas que son públicas y privadas si hay una diferencia abismal, o coja todas las de España o de Europa, a ver qué diferencias hay entre públicas y privadas. ¿De acuerdo? O sea, que yo creo que es más importante el tipo de contrato que se hace desde el Ayuntamiento y cómo se hacen las concesiones del servicio público. Ahí está la clave, si se acierta o no, en la defensa de los intereses de los ciudadanos, cuando se hace la concesión del servicio público. Y espero haber acertado. Lógicamente, no tenemos ninguna verdad absoluta. Vamos caminando y esperemos que los errores sean menores que los aciertos y consigamos poner a disposición de los ciudadanos el mejor servicio posible. Lógicamente, éste es el deseo, pero también la realidad es tozuda y ya veremos qué podemos hacer.

En cuanto a la posición del Grupo Popular, agradecerle que en estos momentos haya una apuesta por el transporte público en los términos puestos de manifiesto por el representante del Grupo Popular. Como le digo, a mí me hubiese gustado que esa posición más beligerante se hubiese tenido en la anterior legislatura. Probablemente —no lo sé—, si la financiación estatal la hubiéramos tenido más clara en el año 2001, que fue la primera carta que escribí yo al Ministro de Fomento... Si hubiésemos clarificado ahí cuál era la posición, pues, habríamos, lógicamente, podido programar de una forma pactada con el Gobierno de la Nación y los Ayuntamientos todos los modelos de trabajo, de financiación y de ejecución. Pero, desgraciadamente, estos proyectos están saliendo por una voluntad férrea por parte de la Junta de Andalucía, y por ser considerados proyectos que representan un avance cualitativo en la segunda modernización de Andalucía.

Le comento también, quizás por matiz, porque creo que hay una tergiversación en cuanto al modelo de financiación... Claro, no hemos tenido quizás ocasión de analizar pormenorizadamente los convenios con los Ayuntamientos, pero, señor Ramos Aznar, a mí me gustaría que usted se leyera —leer solamente— los convenios con cada Ayuntamiento. Y, en el caso de Sevilla, mire, en absoluto es 33-33, sino que era 25-75; 75, la Junta de Andalucía, ¿eh? Ésa era la proporción: 25-75. Y cualquier aportación del Estado disminuía siempre la aportación de lo municipal. Éste era el acuerdo. Pero le digo más: era el propio Ayuntamiento de Sevilla el que quería el ámbito metropolitano; por lo tanto, se participaba no solamente en función de la infraestructura en el ámbito urbano, sino, sobre todo, en el beneficio conjunto de número de población y usuarios. Y se hacía una extrapolación, de tal forma que el Ayuntamiento de Sevilla, por ser el más beneficiado, al evitar la incorporación de vehículos privados, dado que es el que sufre la

entrada de 100.000 vehículos día al casco histórico, era el que ponía de manifiesto un mayor interés en el desarrollo de la vía metropolitana; de ahí que no crea que el convenio sea directamente proporcional a lo que es la inversión en el territorio, sino que hay matizaciones.

Lo que le digo es que el resultado, con la aportación del Estado, de acuerdo con la ley de 1975 y, específicamente, el decreto de 1979, que lo que hacía era decir que se transferían a la Junta de Andalucía las competencias para el desarrollo del metro de Sevilla, pero que la aportación del Estado a ese metro, que era la infraestructura, se aportaría en el momento de su puesta en marcha, lo que hacemos ahora es demandar, exactamente, el coste de la infraestructura, que no la superestructura, señoría —no solamente material móvil, sino superestructura también—, a cargo del Ayuntamiento de Sevilla. Y, como le digo, también parte de la configuración del coste total de la línea, teniendo en cuenta habitantes, usuarios y beneficios para cada municipio. De tal manera que el cálculo que hemos hecho con la aportación del Estado que hemos solicitado, que era la misma que hemos solicitado al Gobierno del Partido Popular, y que es exactamente la misma de una resolución aprobada por este Parlamento, que incluso decía que en el supuesto caso de que el Gobierno de la Nación no aceptara el planteamiento del decreto de 1979, que se llevara a los tribunales. Eso decía este Parlamento hace apenas dos años, y de lo que ustedes, por supuesto, no querían ni oír hablar.

El resultado final es que los Ayuntamientos van a aportar el 17% para garantizar que, en todo caso, beneficie a todos, o exija la misma aportación a las distintas ciudades en las que se está desarrollando una infraestructura de estas características. Lo cierto, desgraciadamente, es que en la anterior legislatura el sistema de igualar era por lo bajo; es decir, cero. Nos igualaba a todos porque era cero; fijese si eran todos iguales: cero. El Gobierno de la Nación igualaba tanto que era cero. Entonces, igualar por cero me parece que es un error; lo importante es igualar de forma equitativa y además el cumplimiento de la legislación vigente. Esto nos permite que la Junta de Andalucía garantice la aportación equitativa de todos los Ayuntamientos, que, como le digo, será el 17%.

Insistirme en que el problema de la legislatura pasada fue el no contar ni siquiera con un referente, ni el más mínimo compromiso, ni diálogo, por parte del Gobierno de la Nación, porque había una voluntad expresa de que no se desarrollara. O sea, la sensación que tengo —y a lo mejor estoy equivocada— es que se pensaba, en el Gobierno de la Nación, que si no se ayudaba a la Junta de Andalucía, ésta no iba a ser capaz de desarrollar unas infraestructuras tan potentes que suponían, en términos de pesetas, un cuarto de billón; 250.000 millones de pesetas. Eso se pensaba que era imposible abordar. Lógicamente, pues, la forma era igualar por cero, para que no se hiciera.

Yo creo que ha habido una voluntad política clara y un período de maduración de cada metro, porque

otro de los temas es por qué no se han hecho todos al mismo tiempo. Bien, pues, porque los debates en cada ciudad son diferentes, afortunadamente; las dimensiones de las ciudades son diferentes. El área metropolitana de Sevilla es mucho mayor que la de Málaga, y como aquí hay que aplicar el principio del buen padre de familia del Código Civil, pues —aquello de ir de mayor a menor—, no queda otro remedio.

En el caso de Sevilla, además, se habían producido 30 años de debate. Quizás el agravio comparativo con el caso de Málaga es que no hemos tenido 30 años de debate; cosa que, a lo mejor, quizás parte del equipo de Gobierno del Partido Popular en el Ayuntamiento es lo que quiere, porque incluso en algunos momentos lo que quiere es que no se vaya tan rápido. Pero, en fin, eso son interpretaciones.

Pero, como le digo, yo lo que pretendo es que, a pesar de las dificultades, podamos poner en marcha estos grandes proyectos y, desde luego, que no los retrasemos ni divaguemos, y que abordemos estas grandes infraestructuras teniendo en cuenta que la Junta de Andalucía es el garante no solamente de la financiación de cara al Banco Europeo de Inversiones. Está aprobada por Consejo de Gobierno la financiación, tanto del metro de Sevilla como del de Málaga, hasta 2036, figura lo que es la, digamos... Le voy a decir exactamente el acuerdo del Consejo de Gobierno en el que se establecen, pues todas las partidas presupuestarias, como puede ver, de cada metro hasta 2036.

Bien. Esto significa que es la Junta de Andalucía la que asume el riesgo, la que asume la financiación, la que asume el desarrollo de estos proyectos: pide la participación, asume alegaciones, lógicamente exige al Gobierno de la Nación un trato equivalente al de otras Comunidades, que también ha sido dispar —hemos pedido el 33%—, y, lógicamente, salvar lo que consideramos que sería un tema de renuncia a una factura pendiente, que es, precisamente, la del decreto de 1979.

Y yo entiendo que, con los acuerdos que vamos a alcanzar previsiblemente en el caso de Granada, pues en esta legislatura estarán, bueno, pues si no en servicio, porque la previsión de puesta en servicio del metro de Málaga es el 2009, sí prácticamente finalizados en esta primera fase de las cuatro áreas metropolitanas más importantes dentro de Andalucía.

Conoce perfectamente cuáles han sido los criterios, que precisamente es la dimensión, y la dimensión de los problemas, y, lógicamente, éstas son dinámicas que se inician, pero que han de desarrollarse con nuevas infraestructuras y que al final lo importante es solucionar el problema de la movilidad en las grandes áreas metropolitanas de Andalucía. Y, por supuesto, ir analizando ya qué está ocurriendo en otras áreas metropolitanas para definir ya una estructura consorcial e ir mejorando los servicios públicos existentes y analizando nuevas infraestructuras del transporte.

Muchas gracias.

Comparecencia 7-04/APC-000273, de la Excm. Sra. Consejera de Obras Públicas y Transportes, a fin de informar sobre la valoración de las actuaciones urbanísticas en Tarifa y su litoral y valoración sobre las previsiones del avance del Plan General de Ordenación Urbana.

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señora Consejera.

Bien, debatido el primer punto del orden del día, damos paso al segundo punto, que es la solicitud de comparecencia en Comisión de la excelentísima señora Consejera de Obras Públicas y Transportes a fin de informar sobre la valoración de las actuaciones urbanísticas en Tarifa y su litoral y la valoración sobre las previsiones del avance del Plan General de Ordenación Urbana, a propuesta del Grupo Parlamentario Popular.

Señora Consejera, tiene usted la palabra.

La señora CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Señora Presidenta. Señorías.

Comparezco a fin de informar sobre las valoraciones urbanísticas en Tarifa y su litoral y valoraciones sobre las previsiones de avance del Plan General. Bien. Quería comenzar informándoles sobre la situación legal y urbanística del municipio de Tarifa.

El Plan General de Ordenación Urbana de Tarifa actualmente vigente es el de 1995, con algunas determinaciones que datan de 1991. Este plan, como saben todas sus señorías, presenta grandes deficiencias y precisa, como el resto del tratamiento general de los municipios de Andalucía, una adaptación a la Ley de Ordenación Urbanística. Pero, además, hay que tener en cuenta que el municipio de Tarifa, aparte de ser municipio de relevancia territorial, en su desarrollo urbanístico ha ido creciendo de forma..., digamos, poco ordenada, y es imprescindible abordar una revisión a fondo del plan de este municipio.

En este sentido, saben sus señorías que el Ayuntamiento acordó el pasado día 21 de junio la exposición pública de los trabajos de avance del futuro plan general, que ha durado hasta el 5 de noviembre de 2004. Este documento tiene carácter exclusivamente municipal y en esta fase no es preceptivo el informe de la Consejería de Obras Públicas.

Les puedo decir que en estos momentos lo que está haciendo la Consejería es no informar los documentos de avance, dada la cantidad de Ayuntamientos que están ahora mismo en proceso de revisión, sino iría al informe preceptivo en el momento de la aprobación inicial. El documento de aprobación inicial es un documento muchísimo más preciso, que determina ya también calificaciones de suelo, derechos y obligaciones, y nos parece que es el momento en el que la Junta de Andalucía debe pronunciarse. En

todo caso, saben que el procedimiento, en el caso del Ayuntamiento de Tarifa, la aprobación definitiva corresponderá a la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Cádiz.

Pero, aparte de este tema, que, lógicamente, está en su fase inicial y que probablemente sus señorías conozcan más a fondo porque han podido participar en la exposición pública del mismo, lo que sí les puedo decir, y dado que ustedes se interesan por la protección del litoral, les puedo recordar que el Consejo de Gobierno, en sus sesiones celebradas el 23 de diciembre de 2002 y 4 de marzo de 2003, aprobó el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Parque Natural del Estrecho de Gibraltar. Este plan, que declaró espacio protegido un total de 19.126 hectáreas, están ubicadas en el litoral de Tarifa a Algeciras, desde cabo de Gracia hasta punta San García, y tiene como objetivo, entre otros, preservarlo de las transformaciones urbanísticas.

Les quiero recordar que hubo una oposición importante a este plan por parte del Grupo Popular, pero me imagino que en estos momentos esta posición habrá cambiado, afortunadamente.

La Junta de Andalucía tiene, a través de este mecanismo, la intención de proteger espacios naturales y, por tanto, el litoral de Tarifa, y, además, este plan será determinante para los planes de ordenación urbanística y de ordenación territorial, ya que hay un grado de vinculación muy fuerte y la prioridad que se da al plan ambiental sobre los planes urbanísticos. El área delimitada por el parque natural lleva necesariamente la configuración de suelos no urbanizables, de especial protección, y excluidos de los procesos de transformación urbana.

El frente litoral del municipio de Tarifa y Algeciras constituye, como saben sus señorías, un espacio natural de gran singularidad e importancia estratégica. Está situado en la confluencia del Mediterráneo y del Atlántico, la zona puente entre dos continentes, y constituye un espacio marítimo-terrestre de gran importancia ecológica y paisajística. Por ello, el Consejo de Gobierno aprobó el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales con carácter previo a la declaración de Parque Natural del Estrecho, que se hizo, como saben sus señorías, el 4 de marzo de 2003.

El ámbito de aplicación del Plan de Ordenación de Recursos Naturales del Estrecho contiene valores que le otorgan una destacada singularidad dentro de la Comunidad Autónoma de Andalucía. La existencia en su interior de unidades paisajísticas de elevado interés, como el paraje natural de playa de Los Lances, el monumento natural de Dunas de Bolonia y, en el extremo sur, el parque natural de Los Alcornocales, son tres hitos importantes que contiene la protección de este plan, y la existencia, lógicamente, además, de un patrimonio cultural integrado en dichos parques naturales propicia la protección de esta zona como un lugar de interés para la ordenación adecuada desde el punto de vista de la Junta de Andalucía.

La finalidad del plan conocen ustedes que es, porque está ya publicado en el boletín, es definir un

modelo de desarrollo adecuado para este espacio, de manera que se conserven, recuperen y divulguen convenientemente sus valores naturales y culturales, integrando el crecimiento económico con la realidad paisajística del entorno. Con posterioridad al plan de ordenación, se ha declarado, como les he comentado, el Parque Natural del Estrecho, y en el decreto se establece, en la declaración del Parque Natural, incluye un inventario de espacios naturales protegidos. Se fijan, además, los fines en dicho decreto; entre ellos, el de conservar la riqueza ecológica y geomorfológica del medio marítimo y terrestre, garantizando el mantenimiento y la dinámica del litoral; también la protección de la integridad de los ecosistemas marítimo-terrestres incluidos dentro de sus límites, garantizando el mantenimiento de las especies singulares que allí habitan; la de recuperar las especies de flora y fauna amenazadas y sus hábitats, preservando así la diversidad genética de la comunidad que existe en la zona, y contribuir a la protección y recuperación del fondo y difusión de los valores culturales. Se trata también de promover un desarrollo social, económico y cultural sostenible para las personas y comunidades asociadas al ámbito territorial y áreas de influencia, garantizando la participación en todo el proceso de conservación y desarrollo.

En fin, éstas son las características generales que puedo decirle de las actuaciones de la Junta de Andalucía más recientes, que van a incidir de forma clara en lo que es la definición urbanística del nuevo plan de Tarifa, que deberá someterse, lógicamente, a lo establecido en este decreto, así como en los temas de ordenación territorial, puesto que el Campo de Gibraltar será objeto de análisis de un plan subregional que tiene previsto desarrollar la Comunidad Autónoma en desarrollo de sus competencias de la ordenación del territorio.

Gracias, señorías.

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señora Consejera.

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

El señor RAMOS AZNAR

—Muchísimas gracias, señora Consejera. Gracias, señora Presidenta, por darme el uso de la palabra.

Yo no pretendo preocuparla, señora Consejera; pero sí estoy en disposición de asegurarle, porque me he estudiado a fondo el avance del Plan General de Tarifa, que, sin duda, estamos ante un intento de una presión urbanística tremenda, una presión urbanística atroz, que hay un claro afán depredador desde el punto de vista urbanístico y que, desde luego, lo que va a acontecer, si prospera lo que dice el avance del plan general, sin duda, debería representar para su Consejería, tanto por lo que va a afectar al casco

de Tarifa como a Atlanterra, sin duda un elemento de preocupación muy importante.

Me dice usted —y yo estoy de acuerdo con usted— que, sin duda, hay que estar en contra del crecimiento desordenado que se ha producido en el litoral de esta población campogibraltareña. Pero me dice algo que me preocupa. Y me preocupa porque —además espero que me lo clarifique usted— me dice que, efectivamente, se ha producido la información pública del avance de lo que será el nuevo Plan de Ordenación Urbana de Tarifa para sustituir al de 1991-1995; pero me preocupa muy mucho que me diga usted que se va a pronunciar, a través de informe de la Consejería, cuando se produzca la aprobación inicial, y no en ese avance.

A mí me gustaría que usted me explicase cuál es entonces la función de las normativas directoras que usted incluyó en la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía, que, en definitiva, era un mecanismo que venía en determinadas situaciones, aunque no tenían un carácter vinculante y sí un carácter de recomendación. No era sino una especie de marco en el cual tenían que moverse los planes de ordenación que se fuesen a realizar en Andalucía en aquellos casos en que, sin duda, era necesaria una tutela efectiva por parte de la Junta de Andalucía, como es el caso de Atlanterra, y me parece que sería el momento procesal oportuno para que la Junta, a través de esa normativa directora, desde luego, evitase el seguir tramitando un avance de plan que, sin duda, repito, consagra una presión urbanística importantísima sobre Tarifa.

Le voy a dar unos datos, que me parece que usted no conoce, que están extraídos del propio plan y, por tanto, me parece que tienen que hacernos reflexionar, con independencia de dos actuaciones que ya deberían también haber hecho reflexionar a la propia Consejería, que sería la nueva construcción de un nuevo hotel, paradójicamente a 150 metros del que se derrumbó por parte del Ministerio de Medio Ambiente en el anterior Gobierno de España, porque, efectivamente, afectaba claramente a lo que era la zona marítimo-terrestre de Tarifa y, por tanto, representaba una clara infracción legal y, desde cualquier perspectiva, representaba un impacto medioambiental tremendo. Pero decirle también que, actualmente —y eso, como, además, los convenios urbanísticos se publican, por tanto, lo tiene que conocer también la Consejería de Obras Públicas—, hay el desarrollo del denominado Cortijo del Moro, que contempla, ni más ni menos, que, en la misma zona, pues la construcción de 1.800 nuevas plazas hoteleras, más 1.500 viviendas en esa zona.

Y esto, con ser grave, no es sino algo minúsculo en relación con lo que voy a describirle a continuación, que es lo que contempla el avance del plan al cual usted ha hecho referencia y sobre el que la Junta de Andalucía no se va a pronunciar, hasta tanto en cuanto, parece ser, no se produzca la aprobación provisional. Yo creo que es un error, un error dejar que esto siga adelante, porque me refiero a continuación a los datos.

Mire usted, señora Consejera, en cuanto a los desarrollos turísticos en marcha que provienen todavía del Plan 1991-1995, decirle que está la previsión todavía por ejecutar de 6.450 nuevas plazas hoteleras, más 3.150 viviendas de carácter turístico, más 977 viviendas de carácter residencial que todavía no se han agotado como consecuencia del plan anterior. Pero es que el avance del plan, en su revisión, contempla, en plazas hoteleras, 14.345 nuevas plazas hoteleras; contempla 7.797 nuevas viviendas turísticas, es decir, apartamentos, lo que equivale, señora Consejera, a que, entre las no agotadas del Plan 1991-1995 más las que incorpora el avance, estamos hablando de 20.795 nuevas plazas hoteleras en Tarifa, y estamos hablando de 10.947 residencias turísticas entre las contempladas en el avance y las aún no desarrolladas en el Plan 1990-91.

Mire usted, si 20.795 plazas hoteleras equivalen a 20.795 personas que pernoctan a diario en esas plazas hoteleras, y si 10.947 viviendas turísticas, a tres personas de media, equivalen a 32.841 personas, estamos hablando de que, solamente en el desarrollo turístico, lo que contempla el avance más lo no ejecutado del plan anterior, que se incorpora también al avance, contempla una población de 53.638 personas nuevas en Tarifa, en un desarrollo que, como cualquier plan general, estará entre los diez y los quince años. Si a eso le añadimos, señora Consejera, las 5.161 nuevas viviendas de carácter residencial que se incorporan en ese avance del Plan de Ordenación de Tarifa, estamos hablando de que se está fijando una población futura, al margen de los rendimientos turísticos, repito, de 35.583 habitantes, frente a los 16.200 habitantes que tiene el término municipal de Tarifa en este momento.

Es decir, que las previsiones del plan contemplan pasar de una ciudad que tenga una población fija de 16.200 habitantes a una población fija de 35.583, con esa inmensa cantidad de viviendas y de plazas hoteleras que se quieren plantear. Pero, desde el punto de vista turístico, señora Consejera, esos 35.583 habitantes que se contemplan como población fija, sumados a la capacidad de absorción turística que tendrían los aprovechamientos turísticos que se contemplan en el avance del plan y que equivaldrían a 113.636 personas, equivalen a que, en momentos puntuales, fundamentalmente en los meses de verano, la población de Tarifa pasaría de los 16.200 habitantes a 149.219 habitantes.

A mí me parece que, desde luego, esto tiene muy poco que ver con ese desarrollo sostenible, con ese control, que sin duda es deseable, yo diría más, es exigible, a una zona que tiene una presión agobiante desde el punto de vista urbanístico, y, desde luego, me parece, en cualquier caso, señora Consejera, que por qué esperar hasta que el Ayuntamiento dé el paso de aprobar provisionalmente el avance del plan general, por qué esperar, cuando la Junta de Andalucía tiene mecanismos propios, a través de esas normativas directoras de que le hablaba, para poder perfectamente actuar y, sin duda, ponerle fin

a una auténtica barbaridad, a una auténtica aberración que, además, entre otras cosas, dejaría en muy mal lugar a su propia Consejería y al propio Grupo Parlamentario Socialista, que, paradójicamente, en la legislatura anterior, cuando convivía un Gobierno municipal en Tarifa de signo político distinto al de ahora —que, por cierto, es del Partido Socialista—, clamaba al cielo exigiendo y exigiendo la puesta en marcha de mecanismos que pusiesen fin a este descontrol. Si era descontrol la situación anterior, señora Consejera —y concluyo—, imagínese la barbaridad que representan las cifras que acabo de darle y que, además, provienen del propio documento que ha sido puesto a información pública.

Concluyo. Espero que me conteste usted en su intervención, pues, precisamente, a esa capacidad de intervención que tiene la Junta de Andalucía a efectos de no esperar, y así no permitir que prospere, sin duda, lo que constituye yo creo que un paso muy peligroso en cuanto a la conservación y protección de ese litoral de la provincia de Cádiz.

Muchísimas gracias.

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señor Ramos Aznar. Señora Consejera, tiene usted la palabra.

La señora CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Sí. Bueno, vamos a ver.

Yo le agradezco muchísimo su intervención, porque a lo mejor empezamos a ponernos de acuerdo. Se lo digo sinceramente, señor Ramos Aznar, a lo mejor empezamos a ponernos de acuerdo.

Bien, un principio que usted plantea que a mí me..., bueno, pues me hace reconsiderar otra vez la validez de las normas que en la ley ustedes redujeron a meros instrumentos casi, casi de referencia, sin ninguna vinculación. Ahora nos acordamos de que las normas directoras a lo mejor tenían algún sentido en la ley. Le recuerdo todas las enmiendas de su Grupo y de todos los Grupos de esta Cámara, que llegaron a descafeinar de tal manera ese instrumento que difícilmente puede tener el efecto que usted ha planteado.

En cualquier caso, le agradezco muchísimo que me plantee la necesidad del desarrollo de normas, y, sobre todo, si no a través de normas, desde luego, lo que sí le aseguro es que la Junta de Andalucía tiene una voluntad clara del desarrollo de la planificación subregional y territorial, para la cuales hay una competencia clara y, desde luego, no hay ninguna duda sobre la misma.

Por tanto, agradecerle muchísimo su idea de que la Administración autónoma actúe y desarrolle normas que puedan incidir en la competencia teórica municipal. Espero que mañana no sea un problema de ataque al municipalismo porque se establecen normas su-

pramunicipales o que protegen un poquito más que los Ayuntamientos. No podemos estar en el frío-calor permanentemente. Y a mí me gustaría que, al menos en esta Comisión, llegáramos a puntos de encuentro de dónde y hasta dónde debe llegar la Administración autonómica y qué ámbito debe reservarse al propio debate municipal.

Y, fíjese, en un intento de también respetar un ámbito municipal es, precisamente, por lo que no queremos hacer los informes en el momento del avance. Creemos que es el legítimo momento del debate político netamente claro del municipio.

Creo que hay, en el Ayuntamiento de Tarifa, pues representación de todos los Grupos políticos. Estoy segura de que el documento de avance habrá sido analizado pormenorizadamente, además, con los temas que usted dice, por grupos ecologistas, asociaciones de empresarios, de trabajadores, de asociaciones sociales, de ciudadanos, y estoy segura de que el propio debate municipal va a ir ajustando lo que es el documento, que me imagino que lo ha hecho un equipo técnico, y que ahora, lógicamente, tiene que empaparse de lo que es la visión de los ciudadanos, de los partidos políticos internos. Pero, en cualquier caso, como le digo, no renuncio, sino todo lo contrario, a avanzar significativamente en el plan subregional que pueda ir definiendo un poco lo que es la competencia autonómica.

Le digo también, y específicamente, sobre un proyecto que usted nombra, un convenio urbanístico. Sabe perfectamente que la ley determina la no vinculación urbanística del convenio: para nada. Yo no me siento para nada —y lo digo bien claro— vinculada por un convenio urbanístico. Como autoridad urbanística, ni la Comisión Provincial ni la Consejería se sienten para nada vinculadas por un convenio urbanístico. Eso no sé si le sirve de tranquilidad, pero sí que debe y sabe que es así, porque la ley lo dice así.

Yo, como le he dicho antes, no he tenido ocasión, porque estamos centrándonos ya en los documentos de aprobación inicial, puesto que, como sabe, hay un proceso importantísimo de revisión de planeamiento y estamos centrándonos en el momento de la aprobación inicial para hacer un informe, que ya anuncié de una forma clara cuál va a ser nuestra posición, que favorezca la agilización de la aprobación definitiva.

En cualquier caso, lo que sí es claro es que a veces desde un posicionamiento cercano al suyo se dice siempre que están agotados los planes. Pues no, efectivamente, yo estoy de acuerdo con usted: la inmensa mayoría de los planes no están agotados, hay cantidad de suelo urbanizable. Lo que ocurre es que hay situaciones especulativas claras, y ése es el auténtico problema que tenemos. Totalmente de acuerdo, señoría. Y gracias por decirlo públicamente y aquí, aunque sea en relación con un tema puntual. Totalmente de acuerdo. No hay falta de suelo, está ahí, lo que pasa es que está acaparado. Y ahí es donde hay que incidir, y probablemente eso es lo que haya que solucionar. Pero le agradezco, de todas formas,

su comparecencia y sus afirmaciones, porque coincido en cuanto a la filosofía, independientemente de que tengamos que analizar específicamente los temas que usted plantea.

Por supuesto, usted hace referencia a parte de ese convenio con el que, como le digo, no me siento vinculada en absoluto, sino más bien todo lo contrario: con libertad absoluta para ver el conjunto de un plan que, evidentemente, en el caso de Tarifa, tiene la problemática que, de alguna manera, usted intuye, es decir, un núcleo importante de cara a lo que es Campo de Gibraltar, que quizá tiene un orden claro, y una parte que quizá, al estar tan separada del núcleo urbano, tiene..., bueno, un tratamiento que no ha sido el adecuado desde el principio. Y me refiero ahora al tema específico que usted plantea en relación con Atlanterra, que fue un tema que fue objeto de sucesivas comparecencias, no tanto por iniciativa suya como de otro Grupo de la Cámara, pero me imagino que también suya, de qué es lo que estaba pasando en la zona de Atlanterra, y recordará, pues la posición tan beligerante que adoptó la Junta de Andalucía desde 1996 por la concesión de licencias en unos sectores que, desde nuestro punto de vista, eran urbanizables, pero no urbanos, de acuerdo con la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, pero que finalmente una sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía legalizó esas licencias y lo que hizo es obligar a las Administraciones a ponerse de acuerdo para dotar de equipamiento y de infraestructura todos esos suelos, para que, lógicamente, no perdieran los ciudadanos. Ante toda esa situación, lo que le puedo decir es que la posición de la Junta de Andalucía es que deben no seguir dándose licencias en los nuevos suelos, aunque estén consolidados como suelos urbanos, hasta que tengamos resuelto el tema de las infraestructuras.

Yo ahí también pido la colaboración de todos los Grupos políticos, para que vayamos trabajando en ese tipo de consenso. Se ha hecho, lógicamente, un requerimiento oficial, pero, más que eso, lo que pretendo es que realmente se doten de los equipamientos e infraestructuras necesarios para el desarrollo de una zona residencial, con lo que hay ahora mismo, antes de volver a dar licencia y ampliar lo que es el problema, en lugar de dar la solución de abastecimiento de agua, de depuración, de infraestructuras, de espacios libres y de equipamientos, que en estos momentos es la consecuencia de haber legitimado, mediante sentencia, una zona, que era urbanizable, configurarla como zona urbana sin que existan esos equipamientos, y, por lo tanto, no solamente la Junta de Andalucía, sino, sobre todo, el Ayuntamiento y los ciudadanos que allí residen tienen que contribuir a la solución de ese problema.

La petición que se ha hecho por parte de la Junta de Andalucía es, como le digo, que no se den licencias, a pesar de ser suelo perfectamente legal, por tanto, suelo urbano en proceso y estudio de detalle, que, como sabe usted, no se inician en esta fase, sino que se inician con el anterior equipo de Gobier-

no, que usted sabe perfectamente y que, quizás es, precisamente, el anterior equipo de Gobierno el que da todas esas licencias a un equipo de Gobierno al que apoya perfectamente el Partido Popular.

Es decir, la no ciudad que existe allí es gracias al equipo de Gobierno anterior y la proyección de nuevas edificaciones se debe a estudios de detalles iniciados por el equipo que apoyaba al Grupo Popular. Pero yo creo que, más que quién estuviera en cada momento, lo importante es evitar que se sigan desarrollando actuaciones que puedan tener la categoría de suelo como tal, pero con una deficiencia estructural de tal naturaleza que estarían engañando a los ciudadanos, y eso es lo que hay que evitar en última instancia; es decir, que existan primero los equipamientos y luego la edificación.

Muchas gracias, señoría.

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señora Consejera.

Bien, concluido el segundo punto y antes de pasar al tercer punto del orden del día, si sus señorías no tienen ningún inconveniente, vamos a hacer un descanso de cinco minutos.

[Receso.]

Pregunta Oral 7-04/POC-000125, relativa a que VÍcar necesita que el acceso actual de la Autovía del Mediterráneo se ensanche.

La señora PRESIDENTA

—Señorías. Señorías, por favor. Señorías, vamos a continuar con la Comisión. Les llamo al orden, señorías, por favor. Muy bien.

Continuamos con el debate del orden del día de esta Comisión y damos paso a las preguntas con ruego de respuesta oral en Comisión. En primer lugar, relativa a que VÍcar necesita el acceso actual de la Autovía del Mediterráneo se ensanche, cuyo proponente es el Grupo Parlamentario Popular.

Tiene la palabra su señoría, el señor Vázquez Fernández.

El señor VÁZQUEZ FERNÁNDEZ

—Doy por formulada la pregunta, señora Presidenta.

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señor Vázquez. Señora Consejera, tiene usted la palabra.

La señora CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Sí.

Señoría, estoy totalmente de acuerdo, y es una vía que en estos momentos es titularidad de la Diputación; o sea, que creo que hay que instar a la Diputación a que haga esta conexión.

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señora Consejera.
Señor Vázquez, su señoría tiene la palabra.

El señor VÁZQUEZ FERNÁNDEZ

—Muchas gracias, señora Presidenta.

Efectivamente, en una reunión que el Director General de Carreteras ha mantenido con el Alcalde de VÍcar sobre el futuro bulevar que se va a construir en la travesía de la Nacional 340, sabemos que se ha comprometido a ceder a la citada travesía antes de que termine el año, primer paso para la construcción del bulevar. Eso es lo que dice el Alcalde. Y yo lo que digo es que no es un primer paso, que es un segundo, porque el primero ya lo hizo el Gobierno de José María Aznar cuando realizó las obras referentes a la programación de la seguridad vial, y que incluía muchas rotondas, algunas rotondas; por ejemplo, la rotonda de la iglesia, de La Puebla, Las Cabañuelas, Los Canos, La Gangosa..., varios barrios que hay allí cerca de VÍcar.

Para la construcción de ese bulevar, el Ayuntamiento está negociando posibles subvenciones con otras Administraciones, como, por ejemplo, la Junta de Andalucía, a cuya Consejería se le ha hecho llegar también, a través de su Delegado, la memoria inicial de esta actuación. Yo no lo sé de fuentes fidedignas, pero lo sé por los medios de comunicación.

Y yo lo que quiero hacerle llegar ahora a usted es la necesidad de comunicación que está padeciendo VÍcar con la Autovía del Mediterráneo, ya que existe actualmente un solo acceso y, además, el único que tiene es muy estrecho, y además de estrecho es peligroso, y no se está trabajando por parte de la Dirección General de Carreteras, que, por lo visto, es quien lleva o quien se decía que llevaba, en esa entrevista que estoy diciendo, la iniciativa para poder evitar esa peligrosidad de la carretera. Bien, usted dice que no es la Dirección General de Carreteras y que sí es la Diputación.

Por lo tanto, señora Consejera, yo lo que quiero decirle es que lo mismo que, por ejemplo, el Gobierno central, entonces del Partido Popular, fue lo suficientemente generoso como para construir rotondas previas a la construcción del bulevar, pues que también sea usted lo suficientemente generosa como para construir ese acceso por la rambla El Pastor, según la opinión del Ayuntamiento, o por cualquier otro lugar que la Consejería considere idóneo, en virtud, digo, de esa

petición de ayuda que hace el municipio de VÍcar y que es verdad que se lo hace a la Consejería. Pero, bien, si es por parte de la Diputación, pues estaríamos en las mismas: es decir, ayuda de las Administraciones para poder conseguir algo tan importante como es el acceso de la autovía.

Pero yo digo que hay también una razón más convincente o tan convincente como la anterior, y es que la salida que actualmente utiliza VÍcar hacia la autovía no es a través del acceso con el que cuenta actualmente, ya que le he dicho que es tan pequeña, tan estrecha y tan difícil que por ahí no se hace, sino que sabemos que se hace a través de la rotonda del Parador. VÍcar en vez de irse, digamos, directamente hacia la autovía, lo hace a través de la rotonda del Parador, que, además, cuenta, como usted sabe, con una densidad de tráfico de unos cuarenta y cinco mil vehículos diarios, lo que demuestra que la petición que estamos haciendo es absolutamente necesaria.

Y, mire usted, entre Administraciones, pues todo es posible; si lo es para ayudar a la construcción del bulevar, pues también debería serlo, para eliminar la peligrosidad del acceso actual, y si es verdad que, efectivamente, ese acceso solamente es por parte de la Diputación la Administración competente, pues digo exactamente igual.

Lo cierto es que llevamos ya muchos años de autovía, y una población como VÍcar, con cerca de diecisiete mil habitantes, que está a unos metros de la autovía, no tiene lógica que, efectivamente, no tenga más que esa comunicación, ese acceso que estamos diciendo, y que, como es tan malo y tan peligroso, tenga que hacerlo a través del Parador.

Nada más. Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señor Vázquez Fernández.
Señora Consejera, tiene usted la palabra.

La señora CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Sí. Señoría, aclarar varias cosillas.

Primero, que el bulevar correspondiente a la Nacional 340 corresponde al Estado, porque es titularidad del Estado, que va a transferir al Ayuntamiento de VÍcar. Lo curioso, lo curioso es que esa carretera se transfirió a Roquetas, se transfirió a El Ejido, y, curiosamente, curiosamente, al pueblo de VÍcar, gobernado por el PSOE, no se le transfiere y no se hace el bulevar por el Partido Popular. Eso es así: está pendiente todavía la transferencia y es competencia del Estado.

En segundo lugar, usted sabe en la legislatura pasada hasta qué punto estuvimos esperando, que usted, además, intervino como intermediario, aquello de que el Parlamento podría ser, a lo mejor, respetado por el anterior Gobierno de la Nación, para conectar

lo que era la comunicación entre Roquetas-Vícar por la Autovía del Mediterráneo en distintos puntos al del Parador. Bien, usted sabe hasta qué punto fueron infructuosas todas las relaciones y todas las reuniones, hasta tal punto que, como no podíamos retrasar más la contratación de la obra, pues se contrató la obra, y lo que no vamos ahora es dejar de hacer una obra contratada por la complejidad administrativa que lleva el tema. Pero vamos a la solución de los problemas, que es lo importante.

Efectivamente, la comunicación actual directa de Vícar se hace por una carretera provincial, que es de titularidad de la Diputación Provincial, y, sabiendo los graves problemas políticos que atraviesa la Diputación Provincial, no le quepa duda de que por parte de la Junta de Andalucía va a haber una actitud constructiva, constructiva, porque de lo que se trata es de la solución de los problemas de los ciudadanos, a pesar del problema político que en estos momentos hay en la Diputación, de tal manera que la propuesta sería, la que hacemos al Alcalde y la que hemos hecho al Alcalde, que se incorpore esta vía como un proyecto en el convenio que anualmente firmamos con la Diputación, que podamos abordarlo en el marco de ese convenio.

Es decir, yo creo que el Partido Socialista, en su actitud colaboradora con los intereses públicos, pues será posible sacar el convenio de la Diputación con la Junta para resolver esta infraestructura que es competencia de la Diputación Provincial. Yo creo que ahí estaremos todos de acuerdo.

Muchas gracias, señoría.

Pregunta Oral 7-04/POC-000184, relativa a actuaciones en el Puente Romano y los entornos de la Puerta del Puente y de La Calahorra (Córdoba).

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señora Consejera.

Pasamos a la siguiente pregunta con ruego de respuesta oral, relativa a las actuaciones en el Puente Romano y los entornos de la Puerta del Puente y La Calahorra, en Córdoba, cuyo proponente es el Grupo Parlamentario Socialista, y tiene la palabra el señor Cebrián Pastor.

Su señoría tiene la palabra.

El señor CEBRIÁN PASTOR

—Muchas gracias, señora Presidenta. Señora Consejera.

Córdoba, Ciudad Patrimonio de la Humanidad, trabaja en estos momentos para ser nominada Capital Cultural de Europa en el año 2016.

Conscientes de la riqueza patrimonial y arquitectónica de la ciudad y la importancia que su correcta conservación tendrá para la consecución de este objetivo, es por lo que le pregunto sobre las actuaciones que desde la Consejería de Obras Públicas y Transportes se van a llevar a cabo en el Puente Romano, en el entorno de la Puerta del Puente y en el entorno de torre de La Calahorra.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señor Cebrián. Señora Consejera, tiene usted la palabra.

La señora CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Sí, señora Presidenta.

Señor Cebrián, efectivamente, estamos actuando en el Puente Romano y La Calahorra en Córdoba, que, como sabe, es una de las actuaciones más importantes en esta legislatura que tiene la Junta de Andalucía en la ciudad de Córdoba. Se trata de una restauración integral de los tres monumentos que conforman el eje del Puente Romano sobre el río Guadalquivir, Puerta del Puente y La Calahorra. Se trata de poner en valor las actuales características arquitectónicas-históricas y algunas que, por intervenciones inadecuadas en el pasado, pues han desvirtuado la propia categoría del monumento arquitectónico.

Se va a hacer un acondicionamiento del espacio público en ambos márgenes del río, que constituyen este eje monumental, con un tratamiento acorde a su carácter emblemático, cultural y turístico, y, por tanto, de espacio básicamente peatonal, reajustando la rasante de entorno de ambos extremos del puente para recuperar la lectura histórica de este eje.

En tercer lugar, se va a proceder a la implantación de un relevante equipamiento público, de centro de recepción y atención turística en el enclave urbano, y el objetivo es reforzar el papel turístico-cultural del eje y contribuir a que una arquitectura contemporánea de alta cualificación sea acorde con el entorno.

Sabe que este proyecto fue objeto de un concurso internacional de ideas; fue ganado por el equipo del arquitecto cordobés Juan Cuenca; yo estoy muy contenta de como se están realizando los trabajos; hay una programación en fases adecuada, entiendo yo, a esta actuación, teniendo en cuenta, además, que se está haciendo de acuerdo con el Ayuntamiento, para ir programando fases en función de otras actuaciones municipales y de otras Administraciones, para que, precisamente, la actuación en este conjunto sea el broche final.

Se trata, en concreto, y ya le puedo decir qué presupuesto tenemos para 2005, para la Puerta del Puente, La Calahorra, el edificio de recepción, 1'14 millones de euros; el entorno de La Calahorra,

el Puente Romano y el entorno Puerta del Puente, de 4'8 millones de euros, y, por su parte, el plan de actuaciones recoge las siguientes actuaciones:

Primero, urbanización del entorno de La Calahorra, del puente. Esta obra está en ejecución y tiene como objetivo acondicionar todo lo que el espacio circundante a La Calahorra. El segundo punto es la consolidación del Puente Romano. Este proyecto tiene como objeto consolidar la cimentación y estructura del puente y restaurar todo el conjunto, que está toda la parte de piedra que está en contacto con la lámina de agua. Y, además, el tercer punto es la restauración-urbanización del Puente Romano como tal. Su objetivo es la restauración integral del puente, así como, y por último, la restauración de la Puerta del Puente, que el objeto es restaurar todos los alzados de la puerta y acondicionarla interiormente para su futuro uso como exposición permanente y mirador.

Bueno, yo creo que esto significa, pues una apuesta decidida por este monumento que está declarado Patrimonio de la Humanidad; la inversión que estimamos en este momento —porque luego ya veremos— supera los cinco millones de euros, y no cabe duda de que será una aportación importantísima de la Junta de Andalucía a la ciudad de Córdoba.

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señora Consejera.
Señor Cebrián Pastor, tiene usted la palabra.

El señor CEBRIÁN PASTOR

—Muchas gracias, señora Consejera, por la información y, sobre todo, por el compromiso que desde la Consejería está manteniendo con la ciudad de Córdoba, y especialmente con estas actuaciones en el entorno del casco histórico de la ciudad, no solamente por la importancia en términos económicos, que, como usted bien ha dicho, es muy importante, porque estamos hablando en estos momentos de en torno o más de treinta millones de euros de inversión total, sino, sobre todo, por la delicadeza, por el tacto a la hora de llevar a cabo todas estas actuaciones. Tanto esa convocatoria de un concurso de ideas y el prestigio del arquitecto cordobés Juan Cuenca nos garantizan que va a ser una magnífica actuación; pero, además, que no va a ser una actuación aislada, sino que desde el Gobierno de la Junta de Andalucía también se están impulsando otra serie de proyectos que probablemente —y esperamos que así sea— vayan ubicados en el entorno de esta zona, como es la construcción del Centro de Arte Contemporáneo, y que estamos seguros de que también van a contribuir a la consecución de ese objetivo de capital cultural para el año 2016. Creo que es un objetivo que compartimos no solamente los cordobeses de la ciudad de Córdoba, sino que creo que toda la provincia y toda Andalucía, en la medida en que va a contribuir a proyectar internacionalmente

no solamente la imagen de la ciudad de Córdoba, sino de nuestra Comunidad.

Nada más y muchas gracias.

Pregunta Oral 7-04/POC-000379, relativa a asesoramiento a redactores del PGOU de Marbella (Málaga).

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señor Cebrián Pastor.

Bien, pasamos a la tercera pregunta con ruego de respuesta oral, relativa al asesoramiento a redactores del PGOU de Marbella, Málaga, cuyo proponente es el Grupo Parlamentario Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

Señor Romero Ruiz, su señoría tiene la palabra.

El señor ROMERO RUIZ

—Muchas gracias, señora Presidenta.

Señora Consejera, vengo a formularle esta pregunta como Diputado de la provincia de Málaga, y en este momento vengo de la sala de al lado, donde está el Consejero Mayor de la Cámara de Cuentas. Y hay un informe sobre venta de patrimonio municipal y de suelo de municipios mayores de 50.000 habitantes, del año 1999-2000, y se han abierto ya actuaciones previas e instrucciones por responsabilidades contables de varios expedientes en Marbella por el Tribunal de Cuentas de España, que terminarán seguramente en los Tribunales y que obedecen a convenios urbanísticos que ha impulsado el señor Roca en Marbella.

Marbella es un Ayuntamiento muy importante, que tiene más de setenta asuntos en los tribunales, muchos de ellos impulsados por su Consejería en defensa del interés general, y, según los últimos datos, porque se siguen produciendo, no es sólo de la época 1999-2000, de la época Gil o de la época del Ayuntamiento anterior. Dice usted, en una respuesta a una pregunta parlamentaria mía, que la Policía Urbanística, a instancias de la Consejería de Obras Públicas, ha abierto 198 diligencias en los ocho primeros meses del 2004, actas de infracciones urbanísticas. De las 198, 156 son de Marbella.

Claro, con estos datos, con el dato que hoy publica la prensa de que el Ayuntamiento de Marbella ha prorrogado sus presupuestos para 2005, y lo viene haciendo desde el año 2000, cinco años prorrogados, que debe ser el único en España y en la Unión Europea. Con estos problemas de urbanismo criminal —y no es porque nosotros criminalicemos una actuación, sino porque la opinión pública, la justicia y los tribunales están decidiendo sobre el tema—, con una perspectiva de que la Costa del Sol tendrá 1.700.000 habitantes en la próxima década, y que la Junta quiere duplicar

el suelo protegido desde Manilva hasta Fuengirola, pues nos preocupa mucho qué está pasando con el PGOU de Marbella.

Y usted solicitó, a través de un alto cargo, el señor don Luis García Garrido, un informe a la Policía Autonómica, que está en su derecho de hacerlo, que es legal, para ver si estaba relacionado el señor Roca con algunas empresas que concursaban o que optaban a redactar el PGOU de Marbella. Entonces, nosotros conocemos, porque se ha hecho un documento público, que el señor Roca sigue asesorando.

¿Cómo es posible que se permita que la zorra siga cuidando a las gallinas, señora Consejera?

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señor Romero Ruiz.
Tiene la palabra, señora Consejera.

La señora CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Sí, señoría.

En relación con el plan de Marbella, recordará su señoría que hay una voluntad por parte de la Junta de Andalucía de superar la situación traumática a la que usted hace referencia, y hemos estimado que la forma era, precisamente de forma excepcional, porque usted sabe que es de forma excepcional, que la Junta de Andalucía está decidida a que Marbella tenga un plan. Y para eso, ¿qué ha hecho? Implicarse en lo que es, incluso, el proceso de selección del equipo que está redactando ese plan. Le puedo decir, además, que, con un convenio establecido con el Ayuntamiento, la Junta de Andalucía financia hasta lo que es el documento aprobado inicialmente, y también le afirmo con toda rotundidad que para la Junta de Andalucía no hay ni intermediarios ni asesores, sino que hay una comisión interinstitucional —el convenio dice exactamente «La interlocución para la ejecución, para la elaboración del plan»—, y que espero que en próximos meses tengamos ya el documento, que va a servir de debate a la sociedad, del futuro plan de Marbella y de la Costa del Sol.

Decirle también que en el día de hoy me ha sido presentado por el equipo redactor el proyecto de plan subregional de la Costa del Sol, plan subregional, que tiene la visión de conjunto, a ese que ha hecho usted referencia que duplica la protección de los espacios protegidos, porque son auténticas reservas y ponen en valor el propio proyecto de la Costa del Sol, y, lógicamente, el plan de Marbella deberá someterse a las especificaciones del plan subregional y a nadie más. Los convenios no son válidos, desde el punto de vista urbanístico, cuando no se ajustan a la legalidad vigente. La legalidad vigente, plan de 1986. Como ahí estamos todos de acuerdo, y sé que cuento con una opinión clara, en este sentido, de todos los Grupos de la Cámara, estamos trabajando para que Marbella tenga

un auténtico plan; pero le aseguro que en absoluto va a responder a compromisos ni a negociaciones que no tienen ninguna validez urbanística, urbanística, y que, por supuesto, ni el señor Roca ni cualquier otro intermediario va a configurar lo que es la voluntad de la Junta de Andalucía de que Marbella tenga un auténtico plan urbanístico. Para ello queremos contar, desde luego, con todas su señorías.

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señora Consejera.
Señor Romero Ruiz, tiene usted la palabra.

El señor ROMERO RUIZ

—Muchas gracias, señora Presidenta.

Señora Consejera, en los objetivos que usted ha planteado, nada que objetar: nos parece muy bien el plan de toda la costa para prever el futuro, nos parece muy bien que no se someta a ningún tipo de presión, ni de convenio, ni de intermediario; pero no terminamos de clarificar qué papel juega el señor Roca, que era el objeto de la pregunta. Porque usted ha planteado que es una interlocución institucional; pero, si la Junta se implica en el Plan General de Ordenación Urbana de Marbella, señora Consejera; si la Junta financia, incluso; si quiere sacar del caos el urbanismo de Marbella y tiene compromisos, tiene capacidad política para decirle al Ayuntamiento de Marbella, si éste designa al señor Roca como interlocutor para el equipo de redacción del plan, que cambie el interlocutor, porque no puede ser interlocutor de un nuevo plan general de ordenación urbana en Marbella un hombre imputado por los tribunales, artífice del urbanismo criminal y del caos de Marbella durante años... Y ahí tendría usted todo el apoyo de la opinión pública, el apoyo de los Grupos parlamentarios y la garantía de que el nuevo equipo de redacción del PGOU no tiene como interlocutor institucional a un representante que está marcado por toda una época de escándalo. La Junta tiene poder de veto a determinadas personas si va a participar, como está participando, en torno a la defensa de un bien general, y es, primero, la seguridad jurídica para los inversores, para los trabajadores, para las entidades financieras, y sacar a Marbella de la situación que estaba del urbanismo salvaje a la legalidad y al Estado de derecho.

Entonces, está claro que hubo un informe a la Policía Autonómica para ver qué estaba pasando y cómo se podía la Junta vincular, que a mí me parece bien, que no critico esa decisión, sino que la alabo. Lo que quiero decir es que al final se ha metido el señor Roca. ¿O usted no tiene información de eso? Porque ésa era la pregunta, qué papel juega el señor Roca. Porque en algunas ocasiones dice el Ayuntamiento de Marbella, públicamente, que es el representante del Ayuntamiento como funcionario ante el equipo redactor del PGOU, de modo que es el interlocutor del actual

equipo de gobierno del Ayuntamiento de Marbella, y en otras ocasiones dice que el papel que juega es relativo. Pero nosotros lo que queremos saber es qué papel juega. Ésa era la pregunta. Lo demás lo compartimos, porque, dicho sea de paso y entre paréntesis, señora Presidenta —le agradezco su benevolencia—, hay que darle a la gente hasta un GPS para llegar a algunos sitios de la costa. Yo estuve, como Diputado, cumpliendo con mi misión, exponiendo el aniversario de la Constitución Española en un colegio de la costa, y no tienen ni terreno para comedor, y hay 33 nacionalidades representadas por el alumnado, con lo cual era importantísimo un comedor. No hay espacios públicos ni para equipamientos escolares. Además de tener que ir escoltado por la Policía Local porque no sabes a qué urbanización vas. Por lo tanto, es muy importante que este tema se clarifique.

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señor Romero Ruiz.
Señora Consejera, tiene usted la palabra.

La señora CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Mire, señoría, yo me atengo a la cláusula del convenio con el Ayuntamiento, que se especifica quiénes son los interlocutores, que es un jefe de servicio del propio Ayuntamiento y un jefe de servicio de la Consejería. El señor Roca no pinta nada —y se lo digo públicamente, y por si tiene efecto en terceros, mejor— en la elaboración del plan de Marbella. Así que quien convenie, hable o comprometa con el señor Roca está firmando en el mar, en el agua: no tiene ninguna validez. No sé si soy suficientemente contundente.

Lo único que ocurre, señoría, es que el que estemos trabajando para sacar el plan de Marbella con unos compromisos claros de interlocución institucional es difícil, dada la situación de Marbella, que no hace falta que se la reitere, porque usted la conoce casi mejor que yo, bueno, pues que haya siempre elementos de comunicación a través de la prensa confusos, confusos, que pueden llevar al error a algún incauto, a algún incauto. Bien, pues quien diga que ése es el interlocutor está avalando todas las atrocidades que se están haciendo, y convenios que no tienen ningún respaldo legal.

Así que aquella persona del equipo de Gobierno que diga que quien representa al Ayuntamiento es este señor está dando credibilidad a unos convenios que son absolutamente ilegales. Esto es lo que puedo decirle.

Para la Junta de Andalucía no existe el señor Roca. Vamos, existe, y, por lo tanto, a mucha distancia. Y confiamos plenamente en el equipo redactor, que, como sabe, es un profesional de reconocido prestigio, con gran experiencia a la hora de la elaboración de planes, y estamos seguros de que podremos avanzar algo, con, desde luego, la ayuda de todas sus señorías.

Muchas gracias.

Pregunta Oral 7-04/POC-000396, relativa al proyecto de desdoble de la A-382, Jerez-Arcos (Cádiz).

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señora Consejera.

Pasamos a la pregunta con ruego de respuesta oral en Comisión relativa al proyecto de desdoble de la A-382, Jerez- Arcos, Cádiz, cuyo proponente es el Grupo Parlamentario Socialista, y tiene la palabra su portavoz, la señora Collado Jiménez.

Su señoría tiene la palabra.

La señora COLLADO JIMÉNEZ

—Muchas gracias, señora Presidente. Presidenta, perdón.

Consejera, Jerez de la Frontera es la ciudad con mayor número de habitantes de la provincia de Cádiz: es la quinta de Andalucía. Al mismo tiempo, tiene una buena situación estratégica dentro de la provincia y en la Comunidad Autónoma, pero al mismo tiempo también es una de las ciudades que registra una de las cifras más altas de paro y, por qué no decirlo, una situación política bastante delicada en estos últimos tiempos. Por estos motivos, creemos que son tan importantes las vías de comunicación, no sólo para la ciudad, sino para toda la comarca.

Somos conscientes de que la Consejería está haciendo un enorme esfuerzo por mejorar todas las infraestructuras de la provincia que son de su competencia. Precisamente uno de estos proyectos es la duplicación de la A-382, Jerez-Arcos, y que tiene ya iniciadas las obras en dos tramos.

Por todo ello le formulo las siguientes preguntas: ¿En qué consiste el proyecto global de la duplicación de la carretera Jerez-Arcos? ¿Qué presupuesto tiene cada uno de los tramos? ¿Qué fecha de finalización tiene?

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señora Collado.
Señora Consejera, tiene usted la palabra.

La señora CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

—Sí, señoría. Señora Presidenta, muchas gracias.

Efectivamente, ésta es una carretera que se está duplicando debido a la intensidad de tráfico, sobre todo en sus extremos. La legislatura pasada se hicieron los proyectos y se licitaron las obras de los tramos de mayor incidencia y, digamos, confluencia de vehículos, que eran el tramo 1 y el tramo 4, que

representaban más del 50% del itinerario de la carretera. El tramo 1 discurre desde Jerez a la pedanía de Torremelgajero, se inició en junio de 2004, tiene una longitud de ocho kilómetros y un presupuesto de 27'2 millones de euros, y está prevista su finalización para los primeros meses de 2004; el tramo cuarto, que es la futura variante de Arcos, se inició en abril de este mismo año, tiene una longitud de 8'5 kilómetros y un presupuesto cercano a los treinta millones de euros, y está prevista su finalización para primeros meses de 2006, y el tramo 2 y el tramo 3, que tienen ya los proyectos aprobados, se van a iniciar las licitaciones próximamente, estando previsto que finalice, lógicamente, en la presente legislatura. El tramo 2, que verá próximamente la licitación, tiene cinco kilómetros y un presupuesto de 22'5 millones de euros, y el tramo 3 7'2 kilómetros y un presupuesto de 25'5 millones de euros.

La Junta de Andalucía le quiere recordar también todo el conjunto de infraestructuras que hay en torno a Jerez: la autovía Jerez-Los Barrios, cuyo tramo 5 finalizamos en este mes, se pondrá en servicio previsiblemente antes de que termine el año —y hago extensiva, por supuesto, la invitación a todas sus señorías al acto de inauguración del mismo— Era un compromiso el terminarlo en 2004. Bien, pues a final de 2004, pero dentro de 2004, se termina la obra realizada. Son..., asciende a más de cuatrocientos veinte millones de euros en 88 kilómetros. Sabe que en estos momentos está en ejecución el tramo 0, que también se ejecutará en la presente legislatura.

Recuerdo también a su señoría que se está duplicando la conversión en autovía de la A-480, entre Jerez, Sanlúcar y Chipiona, se han iniciado las obras, y prevemos su finalización en mayo de 2006, con un presupuesto de 22'9 millones de euros, así como distintos tramos: un tramo específico, del que se ha iniciado ya el 7 de julio también la obra, que finalizará en diciembre de 2005 y cuyo presupuesto es de 8'9 millones de euros.

Bien, todas estas actuaciones y otras muchas más que contempla el Plan MAS CERCA tratan de garantizar una comunicación perfecta de Jerez con todo lo que es costa noroeste, con la bahía de Algeciras, con el resto de la bahía de Cádiz, pero también con el resto de los municipios del entorno. Precisamente los núcleos de Jerez y Arcos son el objeto de la infraestructura más importante que se inicia a final de la pasada legislatura y que tendrá en esta legislatura su desarrollo máximo.

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señora Consejera.
Señora Collado, tiene usted la palabra.

La señora COLLADO JIMÉNEZ

—Sí, señora Consejera.
Agradecerle toda la información que nos ha facilitado y decirle que, efectivamente, compartimos con usted que se está haciendo un enorme esfuerzo por Jerez y su comarca; que, una vez finalizados todos los proyectos que tiene la Consejería puestos en marcha, Jerez se convertirá en el centro neurálgico de comunicaciones de una provincia y, como digo, será un enorme beneficio para todos, no sólo todos los jerezanos, sino todos los habitantes de la comarca y de la provincia de Cádiz, que tendrá un futuro mucho más alentador.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA

—Muchas gracias, señora Collado.
Señorías, debatido el orden del día, levantamos la sesión. Muchísimas gracias.

CONTENIDOS**CD-ROM*****Boletín Oficial:***

- ✓ Colección de los Boletines Oficiales del Parlamento de Andalucía reproducidos en formato PDF.
- ✓ Estudio estadístico y clasificación de las iniciativas parlamentarias publicadas.
- ✓ Información complementaria sobre la sede del Parlamento, los órganos de la Cámara andaluza y la Administración parlamentaria.
- ✓ Actualmente están disponibles los CD-ROM correspondientes a la Cuarta, Quinta y Sexta Legislaturas.

Diario de Sesiones:

- ✓ Colección de los Diarios de Sesiones de Pleno y Comisiones, series A y B en formato PDF.
- ✓ Próximamente estará disponible el CD-ROM de la legislatura completa

Colección legislativa:

- ✓ Anales del proceso autonómico, acompañados de algunas de las imágenes más significativas de aquellos históricos acontecimientos.
- ✓ Descripción de la sede del Parlamento de Andalucía, incluyendo una breve historia del Hospital de las Cinco Llagas con imágenes de su fachada, el Salón de Plenos y patios interiores.
- ✓ Relación de los órganos parlamentarios y sus miembros en cada una de las cinco legislaturas transcurridas.
- ✓ Recopilación actualizada de las leyes aprobadas por el Parlamento de Andalucía hasta el día de hoy. Cada ley contiene una sinopsis que incluye datos sobre su aprobación y publicaciones e información, en su caso, sobre posteriores modificaciones o si han sido objeto de algún recurso de inconstitucionalidad. Y a través de notas a pie se proporciona información sobre las modificaciones puntuales que ha tenido el texto normativo.

PUBLICACIONES OFICIALES EN INTERNET

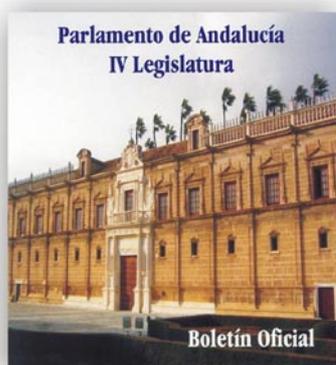


El Servicio de Publicaciones Oficiales es el encargado de editar el Boletín Oficial y el Diario de Sesiones del Pleno del Parlamento de Andalucía. En el ámbito de la página web institucional de la Cámara andaluza [Vd.](#) podrá encontrar la siguiente información en relación con estas publicaciones oficiales:

- *Boletines Oficiales del Parlamento de Andalucía*
- *Secciones del BOPA*
- *Diario de Sesiones de las Sesiones Plenarias*
- *Diario de Sesiones de las Comisiones Permanentes Legislativas – Serie A*
- *Diario de Sesiones de las Comisiones Permanentes no Legislativas – Serie B*
- *Índices de Plenos*
- *Índices de Comisiones*
- *Índices y Estadísticas de la actividad parlamentaria*
- *Colección legislativa*
- *Textos Legales en tramitación*
- *Textos aprobados*

PUBLICACIONES OFICIALES DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

EN CD-ROM



Edición, diseño y composición:

Servicio de Publicaciones Oficiales

Información:

Servicio de Publicaciones Oficiales

Pedidos:

Servicio de Gestión Económica
c/ Andueza núm. 1 41009-Sevilla.

Teléfono:

34 (9) 54 59 21 00

Dirección web

<http://www.parlamento-and.es>

Correo electrónico:

dspa@parlamento-and.es

bopa@parlamento-and.es

