

Desde la UE se dio luz verde a una estructura general de reglamentos para reforzar la dimensión del empleo en las políticas estructurales, fundamentalmente a través de la participación local. De hecho, los reglamentos por los que se rigen los Fondos Estructurales establecen que deberán desempeñar un papel especial a favor del desarrollo económico local, fomentando, entre otros elementos, las nuevas fuentes de empleo.

La formación y la información son básicas para construir y cambiar la realidad y para la equiparación de las mujeres rurales en el ejercicio de sus derechos. Hay que hacer frente a la pluralidad de situaciones de la sociedad rural andaluza, que exige respuestas diversificadas para canalizar las distintas demandas y necesidades, al objeto de remover los posibles obstáculos.

Por todo lo expuesto con anterioridad, somete a la aprobación del Pleno la siguiente

PROPOSICIÓN NO DE LEY

El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a:

1. Impulsar acciones positivas dirigidas a las mujeres rurales, que incidan fundamentalmente en reducir las dificultades que éstas tienen para acceder al empleo, poniendo en marcha estrategias como muestras de productos y servicios de empresas de mujeres rurales, potenciación de redes de organizaciones que permitan construir un entorno empresarial favorable en los territorios implicados, planes de dinamización de las mujeres en zonas deprimidas, sensibilización y formación en género de los agentes de desarrollo local de los entes locales.

2. Impulsar la formación e información de estas mujeres del medio rural, promoviendo su desarrollo personal y profesional, incidiendo en dotarlas de herramientas complementarias que les permitan adquirir conocimientos informáticos sin las dificultades e inconvenientes que otros procesos formativos plantean en su acceso, potenciar la formación no presencial dirigida a mujeres emprendedoras y fomentar su acceso a profesiones en las que se encuentran subrepresentadas.

3. Impulsar la identificación, así como estimular las nuevas oportunidades de negocio relacionadas con las potencialidades geográficas e históricas de las zonas rurales.

Sevilla, 17 de octubre de 2006.

El Portavoz del G.P. Socialista,
Manuel Gracia Navarro.

2.3.2 PROPOSICIONES NO DE LEY EN COMISIÓN

7-05/PNLC-000301, relativa a puesta en marcha de un carné joven para jóvenes mayores de 26 años

Presentada por el G.P. Socialista

Calificación favorable y admisión a trámite de la enmienda formulada por el G.P. Andalucista

Sesión de la Mesa de la Comisión de Igualdad y Bienestar Social de 4 de octubre de 2006

Orden de publicación de 10 de octubre de 2006

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE IGUALDAD Y BIENESTAR SOCIAL

El G.P. Andalucista presenta a la Proposición no de Ley 7-05/PNLC-000301, relativa a puesta en marcha de un carné joven para jóvenes mayores de 26 años, la siguiente enmienda:

Enmienda de modificación

Modifica el único punto de la propuesta, quedando redactado del siguiente modo:

“La puesta en marcha de un carné joven para los jóvenes de entre 26 y 34 años.”

Parlamento de Andalucía, 28 de septiembre de 2006.

La Portavoz del G.P. Andalucista,
Pilar González Modino.

2.4 PROPUESTAS DE RESOLUCIÓN

2.4.2 CONSECUENCIA DE COMUNICACIONES, PROGRAMAS O PLANES DEL CONSEJO DE GOBIERNO

7-06/PPCG-000001, Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía

Calificación favorable y admisión a trámite de las propuestas de resolución presentadas por los GG.PP. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía, Andalucista, Popular de Andalucía y Socialista

Sesión de la Mesa de la Comisión de Infraestructuras, Transporte y Vivienda de 9 de octubre de 2006

Orden de publicación de 10 de octubre de 2006

**A LA MESA DE LA COMISIÓN DE INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTES Y VIVIENDA**

El G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía, con arreglo a lo previsto en el Reglamento del Parlamento de Andalucía y en relación con el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, 7-06/PPCG-000001, formula las siguientes

PROPUESTAS DE RESOLUCIÓN

1. RESOLUCIÓN GENERAL DE DEVOLUCIÓN.

Motivación

El proyecto de Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA) presentado por el Consejo de Gobierno NO ES UN VERDADERO PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. Al margen de su desacertado modelo territorial, únicamente contiene una serie de buenas intenciones bajo la forma de directrices y recomendaciones, así como de normas de escaso nivel de compromiso, que se supone serán de aplicación en futuros planes territoriales y, sobre todo, sectoriales. Planes que, de seguir la tendencia mostrada hasta ahora y en la medida en que están fuertemente condicionados por sus planes predecesores de los que son herederos, serían contradictorios con el POTA y plantearían objetivos distintos a los de éste, especialmente en lo que respecta a un desarrollo equilibrado y cohesionado social y territorialmente y a la sostenibilidad ambiental.

Sirva como ejemplo de esta renuncia a intervenir activamente y con protagonismo en la planificación de la ordenación y estructuración del territorio andaluz reconocida el reconocimiento de sus limitaciones expresado por el propio equipo redactor del Plan en respuesta a una alegación presentada por el Ministerio de Fomento (nº 159, en la que éste manifestaba su preocupación por el planeamiento actualmente en trámite en el litoral, que no se adapta al modelo del Plan): “... *El Plan establece un modelo de cuya aplicación debe esperarse un cambio en la tendencia al planeamiento urbanístico, especialmente en ámbitos como el litoral, que suponga un mayor respeto hacia el recurso suelo y los demás recursos naturales.*” Es evidente que un documento de la importancia y potencial que tiene un plan de ordenación regional no puede limitarse a establecer un modelo (teórico), sino que debe ser mucho más ambicioso y plantear actuaciones directas y normas de obligado cumplimiento.

Resolución

El Parlamento de Andalucía acuerda rechazar el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía presentado por el Consejo de Gobierno, devolviéndole el mismo e instándole a redactar un nuevo Plan.

2. CARÁCTER GENERAL DEL TRANSPORTE EN LA SOCIEDAD ANDALUZA.

Resolución

El Parlamento de Andalucía insta a que las administraciones públicas andaluzas, dentro del marco de sus respectivas competencias, asuman que la función del transporte es crear accesibi-

lidad, sin generar otra movilidad que la estrictamente necesaria. Accesibilidad definida como la facilidad con la que los bienes y los servicios pueden ser alcanzados o utilizados por todas las personas. Accesibilidad que se identifica, por tanto, con proximidad. Teniendo en cuenta que en el ámbito de la mejora de las condiciones de vida y de trabajo el derecho social y ecológicamente justo es el derecho a la accesibilidad. Por ello promoverán el sistema de transporte multimodal e integral basado en la marcha a pie, el desplazamiento en bicicleta y el viaje en tren, donde los demás modos y medios de transporte desarrollan un papel complementario. El sistema de transporte contribuirá a la reducción de la necesidad de transporte, al equilibrio entre el mundo rural y el mundo urbano, al desarrollo del sistema de ciudades medias que permite evitar el modelo territorial de grandes aglomeraciones, conurbaciones y áreas metropolitanas extendidas por todo el territorio, y a alcanzar la máxima accesibilidad con la mínima movilidad. El sistema de transporte ha de basarse en una múltiple combinación de infraestructuras y servicios como corresponde al complejo conjunto de demandas que debe atender. El sistema de transporte ha de tener carácter universal y ser público, garantizando el servicio a todas las personas, independientemente de su situación geográfica, poder adquisitivo, capacidad de movilidad, género, edad, raza y cultura.

3. UN MODELO ÚNICO DE FERROCARRIL.

Motivación

El Plan contempla un doble modelo de ferrocarril: el denominado “de alta velocidad” y el identificado (con cierta carga despectiva) como “convencional”. El primero está llamado, según la filosofía que se trasluce del Plan, a ser receptor de la mayor parte de las inversiones, mientras que el segundo, cuya red actual más extendida le concede un mayor poder de articulación de territorios, queda relegado a funciones secundarias, fundamentalmente relacionadas con el transporte de mercancías, con grave riesgo de deterioro por la escasa inversión en su mantenimiento. Por otro lado, de acuerdo con el PEIT aprobado por el Gobierno central, está prevista la unificación total del ancho de vía (al internacional) para comienzos de la próxima década.

Resolución

El Parlamento de Andalucía insta al Gobierno andaluz a avanzar hacia un modelo único de ferrocarril, eliminando las distinciones entre ferrocarriles “de alta velocidad” y “convencionales”. Asimismo, las futuras infraestructuras ferroviarias se diseñarán con criterios de mínimo impacto ambiental y bajo consumo, seguridad, calidad austeridad y articulación del territorio. Ello lleva a optar por un modelo de ferrocarril de altas prestaciones que se sitúe en el entorno de los 200 km/h, pues para velocidades superiores se dispara el coste de las inversiones, el consumo y el impacto ambiental.

4. LÍNEAS FERROVIARIAS JAÉN-GRANADA, GRANADA-MOTRIL Y GRANADA-LEVANTE.

Motivación

El Plan reconoce la importancia de las líneas ferroviarias Jaén-Granada, Granada-Motril y Granada-Levante. Sin embargo, limita su

presencia en el Plan a la realización de un estudio de viabilidad para las citadas líneas (se refiere a la Granada-Levante como Guadix-Levante). Esto supone la fijación por el Plan de un grado de compromiso excesivamente débil con estas importantes infraestructuras en las que, independientemente de su rentabilidad económica, se debería tener en cuenta de forma prioritaria el papel que pueden y deben jugar para la cohesión social y la articulación territorial, tanto de las comarcas por las que transcurren, como con el resto de Andalucía y otras Comunidades Autónomas limítrofes. La cuestión es particularmente incomprensible en el caso de la Granada-Levante, gran parte de cuyo trazado existe y es plenamente aprovechable.

Resolución

El Plan reflejará las líneas ferroviarias Jaén-Granada, Granada-Motril y Granada-Levante como ejes ferroviarios de primer nivel, esto es, con carácter de propuesta de proyecto de conexión ferroviaria garantizada.

5. ASUNCIÓN DE COMPETENCIAS EN MATERIA FERROVIARIA.

Resolución

El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a realizar las actuaciones oportunas para asumir con la máxima urgencia las máximas competencias sobre los ferrocarriles y líneas ferroviarias que transcurren por el territorio andaluz, de acuerdo con el Estatuto de Autonomía.

6. CARÁCTER PÚBLICO DEL FERROCARRIL.

Resolución

El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a considerar todas las infraestructuras ferroviarias del territorio andaluz como de carácter estratégico, por lo que su promoción y gestión deben ser realizadas exclusivamente mediante la gestión pública directa a través de las administraciones o entidades y empresas de carácter público.

7. INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS DE LA BAHÍA DE CÁDIZ.

Resolución

El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a incluir explícitamente en el POTA las siguientes infraestructuras ferroviarias en la Bahía de Cádiz: Tren-Tranvía Conil-San Fernando (con conexión a la línea Madrid-Cádiz) y Tren-Tranvía Puerto Real-Cádiz sobre el segundo puente de la Bahía de Cádiz.

8. TRAZADO DEL FERROCARRIL ENTRE LA BAHÍA DE CÁDIZ Y LA BAHÍA DE ALGERAS.

Resolución

El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno para que el POTA, tanto cartográfica como literalmente, defina el enlace ferroviario entre las dos bahías con un trazado cercano a la costa, con estaciones en las ciudades de Chiclana, Conil, Vejer, Barbate y Tarifa, y contemple su uso como ferrocarril de cercanías entre las ciudades citadas.

9. FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA.

Resolución

El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a:

9.1 La elaboración, a lo largo de esta legislatura, de un Plan Director del Transporte no Motorizado, dirigido fundamentalmente a fomentar el uso de la bicicleta y los desplazamientos a pie, mediante el diseño y construcción de una red de vías ciclistas y senderos peatonales que cubran el conjunto del territorio de Andalucía.

9.2 El fomento, en el contexto de los sistemas intermodales de transporte, de iniciativas destinadas a incrementar el protagonismo de la bicicleta con medidas como la potenciación y facilitación de su acceso a trenes, autobuses y transporte público en general.

10. AEROPUERTOS DE ANDALUCÍA.

Resolución

El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a considerar los futuros aeropuertos andaluces que surjan en los centros regionales como infraestructuras de carácter estratégico, cuya promoción y gestión corresponde en exclusiva a las administraciones, organismos y entidades de carácter público.

11. DESARROLLO SOCIOECONÓMICO DEL INTERIOR ORIENTAL DE ANDALUCÍA.

Resolución

El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a incluir en el POTA, para la zona interior oriental de Andalucía, las estrategias territoriales y objetivos de desarrollo necesarios para propiciar un desarrollo socioeconómico diversificado, atendiendo al importante papel que en ello debe jugar el sector industrial de la zona, a fin de que se produzca una mayor cohesión social y una mayor articulación territorial con el conjunto de la Comunidad Autónoma y con el resto de España.

12. ESCALA DE DISEÑO DEL POTA.

Resolución

El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a que, en circunstancias y zonas que lo hagan aconsejable, el POTA reduzca su escala de detalle con el fin de garantizar la debida protección a zonas comarcales o locales de interés paisajístico y medioambiental. Este es el caso, entre otros, de las laderas subtropicales de Motril (Granada) y el Prado de Castill Novo en Conil de la Frontera (Cádiz).

13. CRECIMIENTOS URBANÍSTICOS DESMESURADOS.

Resolución

El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a que el POTA incluya como norma y con carácter general límites a los crecimientos urbanísticos desmesurados de los municipios andaluces. En base a ello, no se admitirán los crecimientos que supongan incrementos de suelo urbanizable superiores al 40% del suelo urbano disponible ni los crecimientos que supongan incrementos de población superiores al 30% en ocho años.

14. PARÁMETROS DE TIPO AMBIENTAL A INCLUIR EN EL PLANEAMIENTO.

Resolución

El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a establecer antes del 30 de Junio de 2007 una normativa de ámbito autonómico que disponga, de modo claro y taxativo, los indicadores

de tipo ambiental que serán integrados en el planeamiento urbano, con objeto de determinar la sostenibilidad de los planes adoptados.

15. INSTALACIÓN DE CENTRALES TÉRMICAS DE CICLO COMBINADO.

Resolución

El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a que en el POTA sean consideradas las centrales térmicas de ciclo combinado como elementos de sustitución de centrales térmicas convencionales (carbón, etc.), más contaminantes, en una relación de potencia de 1/1 (sustituida/instalada) y no como elementos de incremento de la producción energética. Para esta función únicamente se recurrirá a centrales "limpias", eólicas y solares fundamentalmente.

16. INSTALACIONES DE ENERGÍA EÓLICA-MARÍTIMA.

Resolución

El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a elaborar, a lo largo de la presente legislatura, un Plan Andaluz de Instalación de Centrales Eólicas Marítimas (*off-shore*), que parta de un análisis exhaustivo de sus posibles impactos, especialmente en lo referente a la pesca y seguridad marítima.

17. EN RELACIÓN CON LOS CAMPOS DE GOLF.

Resolución

El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a presentar durante el próximo periodo de sesiones un proyecto de ley que regule la instalación de campos de golf en Andalucía, dissociándolos del desarrollo urbanístico y estableciendo parámetros limitativos para su tamaño e impacto ambiental y paisajístico.

18. ZONA SUBTROPICAL DE ANDALUCÍA.

Motivación

El paisaje es "la expresión visible de la relación entre la sociedad con el medio a lo largo del tiempo, que constituye un bien común que ha de ser protegido, mejorado y fomentado en tanto que es expresión cultural del equilibrio y calidad del territorio". De este modo argumenta el POTA la necesaria inclusión de los paisajes de Andalucía dentro de su sistema de patrimonio territorial, apoyándose para ello, entre otras, en la Convención Europea del Paisaje, aprobada por el Consejo de Europa, y su antecedente, la Carta del Paisaje Mediterráneo, promovida entre otras regiones por Andalucía.

Así, pasa a definir ámbitos con especiales valores naturales y paisajísticos, pasillos potenciales de relación entre ellos y redes de asentamientos urbanos de accesos. Se incluyen aquí los espacios naturales de mayor significación territorial, entre los que se cita, entre otros, las vegas litorales granadinas y malagueñas, unidas a lo largo de la historia por un proceso común de transformación que ha tenido como eje el cultivo de la caña de azúcar y el proceso de industrialización ligada a ella.

En los últimos años, un nuevo paisaje construido a partir de los cultivos subtropicales situados en sus laderas está definiendo la imagen singular del entorno de estos espacios, de tal modo que alguna de las zonas afectadas ha reclamado para sí esta nueva imagen

como elemento identitario, como es el caso de la Mancomunidad de Municipios de la Costa Tropical.

Definida así la relevancia de las vegas litorales granadinas y malagueñas con relación a su tradición azucarera y sus laderas de subtropicales como nuevo paisaje señero de Andalucía,

Resolución

El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a:

1. Que se incluyan las laderas de subtropicales de la costa granadino-malagueña como unidad paisajística prioritaria en tanto que es identificativa de esta comarca y de la rica diversidad climática y agronómica de Andalucía.

2. Incluir, dentro de las redes de ciudades patrimoniales de Andalucía, la Red de Ciudades Patrimoniales de la Caña de Azúcar, con cabecera en la ciudad de Motril, y que contemple el conjunto de los espacios azucareros andaluces que se extienden entre Adra y Algeciras.

19. REFORZAMIENTO DE LAS RELACIONES DEL SUR DE LA PROVINCIA DE CÓRDOBA CON LA DE SEVILLA.

Resolución

El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a:

Contemplar en el POTA, con el objetivo de reforzar la articulación territorial y las relaciones socioeconómicas del sur de la provincia de Córdoba con la provincia de Sevilla, lo siguiente:

19.1 El reconocimiento del eje organizado en torno a la zona regable Genil-Cabra (Puente Genil-Montalbán-Santaella-Écija) y su prolongación hasta Palma del Río con el objetivo de consolidar un proceso de diversificación de la producción agrícola y el impulso a la industria agroalimentaria.

19.2 La inclusión de Fernán Núñez y Montemayor en el Centro Regional de Córdoba con el objetivo de servir de conexión de dicho centro con el distrito urbano-industrial N-331 y de ampliar, por lo tanto, el Nodo Regional de Córdoba en el Sistema Intermodal de Transporte.

19.3 La elevación de La Rambla, Aguilar, Fernán Núñez y Montalbán a Ciudad Media 2.

19.4 La elevación de Puente Genil y Montilla a Ciudad Media 1.

19.5 La elevación de Montemayor, Monturque y Santaella a Ciudades Pequeñas 1.

20. INCLUSIÓN DE LAS RUTAS DEL CALIFATO Y DEL VINO EN EL SISTEMA DE PATRIMONIO TERRITORIAL.

Resolución

El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a incluir las rutas del Califato y del Vino de la provincia de Córdoba en el Sistema de Patrimonio Territorial contemplado en el POTA.

21. PLANES SUBREGIONALES DEL LITORAL.

Resolución

El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a acelerar la redacción y aprobación de todos los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional que afecten al litoral andaluz, procediendo a formular antes de que acabe el presente periodo de

sesiones la de aquellas comarcas litorales en las que aún no se ha hecho.

22. LIC DE LA REGIÓN BIOGEOGRÁFICA MEDITERRÁNEA.

Resolución

El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a recoger de manera específica, dentro de los componentes del sistema de protección del patrimonio territorial de Andalucía recogidos en el POT, cada uno de los lugares de importancia comunitaria de la región biogeográfica mediterránea incluidos en la Decisión de la Comisión, de 19 de julio de 2006, por la que se adopta, de conformidad con la Directiva 92/43/CEE del Consejo, la lista de los citados lugares.

Parlamento de Andalucía, 9 de octubre de 2006.
La Portavoz del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-
Convocatoria por Andalucía,
Concepción Caballero Cubillo.

A LA PRESIDENTA DEL PARLAMENTO

El G.P. Andalucista, conforme a lo dispuesto en el Reglamento de la Cámara y en relación con la tramitación del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, con número de expediente 7-06/PPCG-000001, presenta las siguientes

PROPUESTAS DE RESOLUCIÓN

1. El Parlamento de Andalucía considera primordial que el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA), por su carácter vinculante y vertebrador, sea el resultado de un proceso plural, abierto y participativo. Por ello, se insta al Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía a que plantee la comparecencia, a través de las mancomunidades y la Federación Andaluza de Municipios y Provincias (FAMP), de todos los municipios de Andalucía antes de la aprobación del Plan.

2. El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a establecer como eje central del POTA conectar la ordenación con la organización territorial a través de la comarcalización de Andalucía.

3. El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a que el POTA defienda una concepción integral del territorio, comprendiendo desde el suelo y el paisaje hasta la cultura, economía y política, dado que es el territorio el que aporta relieves sociales para nuestra identificación como andaluces y andaluzas. En este sentido, dicho Plan coordinará todas las políticas sectoriales para aportar coherencia a los territorios que conforman la identidad de Andalucía.

4. El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a elaborar la Ley de Régimen Local de Andalucía, donde se establezca y delimite con claridad, entre otros aspectos, la ordenación territorial y el ámbito competencial de las distintas administraciones.

5. El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a que el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía recoja mecanismos de coordinación territorial con las comarcas, verdaderas realidades económicas y culturales, para delimitar los ámbitos de los restantes Planes de Ordenación del Territorio, con el objetivo principal de fortalecer y cohesionar Andalucía. Para ello, el POTA estará coordinado con la Ley de Organización Territorial de Andalucía, la Ley de Régimen Local de Andalucía y con los planes de desarrollo económico.

6. El Parlamento de Andalucía manifiesta que es esencial que el POTA se configure como garante de igualdad entre los ciudadanos de todas las comarcas de Andalucía. En la actualidad, el territorio es factor esencial de oportunidades y calidad de vida, por lo que este Plan debe articular mecanismos que eliminen desigualdades.

7. El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a incluir en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía un anexo de infraestructuras que vertebrén las comarcas de Andalucía. Este anexo contará y recogerá las correspondientes dotaciones presupuestarias, así como el calendario de ejecución, y será vinculante para planes futuros.

8. El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a que en el POTA se recoja con claridad el Mapa de Infraestructuras y Equipamientos de Andalucía, las zonas protegidas de ámbito autonómico y los límites de crecimiento de los distintos planes de ordenación urbanístico.

9. El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a que en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía se incluyan instrumentos de control y regulación de las parcelaciones urbanísticas en suelo no urbanizable.

10. El Parlamento de Andalucía manifiesta que el POTA debe contemplar la defensa de un sistema y un modelo de ciudad en su conjunto de acuerdo a la tradición mediterránea, como depositarias activas de nuestra cultura en toda su diversidad, así como factor de dinamismo y competitividad en España, Europa y en el mundo.

11. El Parlamento de Andalucía establece que el POTA debe definir una estrategia territorial andaluza global, para garantizar el fin de los desequilibrios internos y asegurar una adecuada conexión del territorio andaluz con el entorno europeo y el Magreb.

12. El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a que el POTA active inversiones en infraestructuras hidrológicas que garanticen el suministro de agua en todas las comarcas de Andalucía, coordinadas con los programas del Gobierno central y de la Unión Europea.

13. El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a que el POTA recoja un calendario de puesta en marcha de instalaciones depuradoras de aguas en todas las comarcas de Andalucía.

14. El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a establecer en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía medidas que impulsen la gestión comarcal del ciclo integral del agua.

15. El Parlamento de Andalucía manifiesta que el POTA debe asegurar y garantizar que la red de telecomunicaciones llegue a

todas las comarcas de Andalucía en condiciones de igualdad, como factor de desarrollo y cohesión territorial.

16. El Parlamento de Andalucía manifiesta que es prioritario que el POTA articule un sistema energético similar en todas las comarcas de Andalucía.

17. El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a que presente un calendario datado del Programa de Actuación del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.

18. El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a presentar, en los próximos seis meses, una ampliación del POTA donde se contemple el Mapa de Infraestructuras y Equipamientos de Andalucía con su correspondiente calendario de ejecución y financiación afectada de las distintas administraciones. En este periodo de tiempo deben concretarse, pactarse y, por lo tanto, recogerse en el POTA algunos proyectos no definitivos en el presente documento, como, por ejemplo: red de cercanías del Aljarafe; red de cercanías de la costa granadina; tren Granada-Motril; conexión ferroviaria de Granada con el Levante español; la interconexión de Ubrique con Ronda y Algeciras a través de Jimena de la Frontera; el ensanche de la A-373 y A-2304 (antigua A-375) desde Ubrique hasta Alcalá de los Gazules; los metropolitanos de Andalucía; la autopista Madrid-Toledo-Córdoba, y la Red de Centros Hospitalarios Comarcales, entre otros.

19. El Parlamento de Andalucía manifiesta que es esencial que el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía contenga mecanismos para alcanzar los objetivos que enuncia. En especial, debe potenciar elementos de control al desarrollismo salvaje, para coadyuvar en la consecución de un territorio sostenible.

Parlamento de Andalucía, 9 de octubre de 2006.

La Portavoz del G.P. Andalucista,
Pilar González Modino.

A LA MESA DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

El G.P. Popular de Andalucía, con arreglo a lo previsto en el Reglamento del Parlamento de Andalucía y con relación a la tramitación del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, con número de expediente 7-06/PPCG-000001, presenta las siguientes

PROPUESTAS DE RESOLUCIÓN

1. El Parlamento de Andalucía rechaza el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, aprobado por el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía en su sesión de 27 de junio de 2006, por:

1.1 Incumplimiento sistemático de la Ley de Ordenación del Territorio de Andalucía por la innovación de aspectos que no estaban previstos en la Ley 1/1994, Ley de Ordenación del Territorio,

no limitándose a ejecutar sus mandatos legales sino creando un nuevo sistema de ordenación territorial con nuevos instrumentos y nuevos efectos sobre el resto de los instrumentos que inciden en la ordenación del espacio.

1.2 Innovación de las determinaciones de la LOTA, incorporando dos nuevos tipos de determinaciones no previstas en la LOTA: los objetivos y las líneas estratégicas, que puede suponer la nulidad de pleno derecho de la determinación número 2 de la Memoria de Ordenación del Plan.

1.3 Incumplimiento del contenido previsto en la Ley y en el Decreto de Formulación, al no contener una descripción suficiente de los sistemas de infraestructuras básicas de abastecimiento y saneamiento, energía, sistema de transportes, telecomunicaciones y otras análogas, que deberían incluir los criterios territoriales para su desarrollo y que se remiten a instrumentos futuros.

De igual manera, no se ha contemplado el esquema general del sistema productivo de Andalucía, ni los criterios para la localización, desarrollo e integración territorial de las actividades productivas; no contemplando el POTA criterios para la integración ambiental del sistema de comunicaciones.

1.4 Relación incierta entre el POTA y los planes urbanísticos al resultar insuficiente la referencia de la Memoria de Ordenación, sin concretar si las normas de aplicación directa entran en vigor inmediatamente, derogando tácitamente con ello los contenidos de cualquier plan urbanístico que se opongan a las mismas, o incluso si los planes urbanísticos pueden continuar aplicándose hasta que sean revisados en el futuro, aunque sean contradictorios con las directrices y recomendaciones que se puedan incluir en el POTA.

1.5 Excesos en los condicionantes que introduce el POTA para los planes urbanísticos al atentar contra la autonomía local e innovando la LOUA y la LOTA cuando, en multitud de determinaciones, el POTA establece que los planes urbanísticos se adapten a una serie de exigencias que no estaban predeterminadas en las citadas leyes.

1.6 Innovación de los programas coordinados como instrumentos de ordenación no previstos en la LOTA y en la LOUA por lo que constituye una intromisión en la labor del legislativo innovar estos instrumentos en el Plan regional de carácter reglamentario.

1.7 La innovación de veintidós instrumentos no previstos en la Ley de Ordenación del Territorio de Andalucía, ni en ninguna otra norma con rango legal, como es el caso de la LOUA: el Programa Andaluz de Ciudades; el Plan Andaluz de la Vivienda y Suelo; el Programa Regional de Suelo para Actividades Productivas; Programas de Agua-Territorio; el Programa de Rehabilitación Integral de Barriadas; el Programa de Espacios Públicos de Interés Supramunicipal; el Programa Industrial para Andalucía; el Plan de Fomento del Comercio Interior; Plan de Sostenibilidad "Ciudad 21"; el Plan de Innovación y Modernización de Andalucía; el Plan de Desarrollo de los Sistemas de Subvención de Espacios y Bienes Catalogados; Sociedad de Información; el Programa Coordinado de Recuperación del Río Guadalquivir; Estrategias de Planificación y Gestión Integral

del Patrimonio Territorial; Programa de Ordenación del Litoral; Programa de Desarrollo del Eje Diagonal de Andalucía; Programas de Desarrollo Rural; Informe de Desarrollo de Política Territorial.

1.8 Indefinición de Directrices y Criterios, que en muchos casos se posponen a otros documentos y otros momentos indeterminados, que se traduce en motivo de indefinición y de inseguridad jurídica al no regularse adecuadamente y quedar al arbitrio y oportunidad del Consejo de Gobierno.

1.9 Necesidad de una Evaluación Ambiental Estratégica del POTIA, a pesar de los muchos años transcurridos desde el Decreto de Formulación del mismo no puede validarse con el Informe de Sostenibilidad realizado, pues nuestro Ordenamiento Jurídico Vigente en el momento en el que se formuló el Plan tenía ya determinaciones legales de las que claramente se podría deducir la obligación de someterlo a Evaluación de Impacto Ambiental, que ahora, tras la entrada en vigor de una norma comunitaria, se denomina Evaluación Ambiental Estratégica.

1.10 Preocupante incorporación de los Lugares de Interés Comunitario (LIC) dentro del Sistema de Protección del Territorio al incluirlos aún cuando no gozan de amparo legislativo en su protección, decisión que puede dar lugar a la errónea interpretación de que el Plan eleva a estos ámbitos al mismo rango que los espacios protegidos por la legislación sectorial.

1.11 Falta de coordinación con las políticas sectoriales del Estado al no contemplarse una mayor interrelación con las políticas sectoriales del Estado, en especial con las que tienen gran trascendencia territorial, es decir, con las grandes infraestructuras de competencia estatal.

De hecho, el Programa de Actuación del Plan tan sólo cita a los instrumentos de planificación sectorial del Estado de pasada, así como a la Revisión del PDIA (2007-2013), sin fijar su aplicación directa ni sus competencias en la realización de las distintas actuaciones.

2. El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía a la reelaboración del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, conforme a la Ley de Ordenación del Territorio de Andalucía, teniendo en cuenta en esta ocasión lo siguiente:

2.1 Su elaboración con la participación, real y verdadera, de las administraciones locales y de los ciudadanos.

2.2 Con la participación y el consenso de las fuerzas políticas y parlamentarias de forma que el documento sea expresión de todos los andaluces y dé al mismo una vocación de permanencia, que los cambios y avatares políticos en Andalucía no originen constantes redefiniciones del Modelo Territorial, ni de sus determinaciones.

2.3 Redefiniendo el Sistema de Ciudades de Andalucía al objeto de lograr un verdadero equilibrio y cohesión entre ciudades y provincias, sin el establecimiento de diferencias entre unos y otros que provoquen discriminaciones objetivas.

2.4 Incluyendo entre las Normas de Seguimiento y Evaluación una Comisión con carácter bianual.

2.5 Incluyendo en el Sistema de Articulación Territorial de Andalucía las siguientes infraestructuras:

2.5.1 Con relación a las Estrategias y Prioridades del Sistema Ferroviario:

- Deberá subirse de nivel y pasar de la realización de un “Estudio de Viabilidad” a “otorgar prioridad” al establecimiento de los tramos: Granada-Motril, Granada-Jaén y Guadix-Levante.
- Realización de la conexión Jaén-Granada.
- Conexión ferroviaria Bahía de Cádiz-Bahía de Algeciras.
- Conexión Huelva-Faro.
- Red de ferrocarril metropolitano entre Palma del Río y Villa del Río.
- Línea ferroviaria entre Córdoba y Almorchón.
- Tren Tranvía Conil-San Fernando y Puerto Real-Cádiz.
- Contemplar un sistema de cercanías que conecte la Línea 1 del Metro de Sevilla a su paso por el municipio de San Juan de Aznalfarache con los municipios de Gelves, Goría del Río y Puebla del Río.
- Definir de forma clara e inequívoca el concepto y los trazados ferroviarios de prestaciones, Alta Velocidad-Velocidad Alta, así como los tráficos sólo pasajeros o mixtos pasajeros-mercancías.

2.5.2 Con relación a las Estrategias y Prioridades del Sistema Vial deben establecerse las siguientes conexiones, con la catalogación de Primer Nivel:

- Córdoba-Sevilla (A-431).
- Autopista Córdoba-Toledo.
- A-306 Córdoba-Jaén.
- Sanlúcar-Las Cabezas (A-471).
- Huelva-Cádiz (nueva), coinciden estas dos en Trebujena/Lebrija.
- San Pedro-Ronda-Sevilla (A-376).
- Vélez Rubio-Cruce N-322 (A-317).
- Alcaudete-Vélez-Málaga (nueva).
- Pasos Territoriales Norte y Sur de Sevilla.
- Conexión N-340 con A-381 por Puerto Real.
- Eje transversal Jerez-Arcos-Antequera.
- Autovía Camas-Albaida.
- A-431 Córdoba-Sevilla.

2.5.3 Con relación a las Estrategias y Prioridades del Sistema Hidrológico-Hidráulico:

- Incluir en la cartografía el embalse de Rules en Granada.
- Incluir las actuaciones contempladas en el Plan Hidrológico Nacional y los trasvases intra y extra comunitarios que garanticen la suficiencia hidrológica a Andalucía oriental y occidental.

2.6 Con relación a las Estrategias y Prioridades del Sistema Portuario y Aeroportuario incluir:

- Recoger entre las directrices para el Sistema Portuario la peculiaridad del Puerto de Sevilla como único puerto fluvial de España.
- Aeropuerto de Huelva.
- Aeropuerto del Campo de Gibraltar.

2.7 Establecimiento de un marco general de plazos de ejecución de las infraestructuras comprometidas por el Plan, con indepen-

dencia de los planes sectoriales concretos de desarrollo.

3. El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía a la suspensión cautelar de los planes subregionales de Andalucía en tanto no esté aprobado el Plan del Territorio de Andalucía conforme a las propuestas anteriores, al no ser acordes con el desarrollo de los mismos lo dispuesto en la propia Exposición de Motivos de la Ley de Ordenación del Territorio de Andalucía y el artículo sexto de la misma, que disponen que "el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía establece la organización y estructura territorial que se pretende para la Comunidad Autónoma, constituyendo el marco de referencia territorial para los Planes de Ordenación del Territorio que se efectúen para ámbitos menores y para los Planes con Incidencia en la Ordenación del Territorio".

En función del artículo sexto citado y del artículo cinco de la misma Ley, se establece una jerarquía de planes territoriales en Andalucía que la Junta de Andalucía no ha respetado en nuestra Comunidad, dando lugar al actual panorama de descontrol territorial y urbanístico y de desequilibrios territoriales.

4. El Parlamento de Andalucía censura el retraso de doce años en la elaboración del Plan desde la aprobación de la Ley de Ordenación del Territorio de Andalucía y de once años desde su formulación, hecho éste que, al margen de las innovaciones y modificaciones contempladas en el POTA y no previstas en la LOTA, implica razones más que suficientes para justificar la situación actual de caos y desorden que se da en el modelo territorial y urbanístico de nuestra Comunidad.

Parlamento de Andalucía, 9 de octubre de 2006.
La Portavoz del G.P. Popular de Andalucía,
María Esperanza Oña Sevilla.

A MESA DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

El G.P. Socialista, conforme a lo dispuesto en el artículo 149 del Reglamento de la Cámara y en relación con la tramitación del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, con número de expediente 7-06/PPCG-000001, formula las siguientes

PROPUESTAS DE RESOLUCIÓN

1. El litoral andaluz es un espacio estratégico para la Comunidad Autónoma debido a sus elevados valores ecológicos y a sus funciones económicas en sectores decisivos como el turismo y los servicios, las nuevas agriculturas, las actividades industriales o la pesca y la acuicultura, así como por su papel en las relaciones exteriores a través del sistema portuario y aeroportuario.

Esta diversidad de funciones hace que deba prestarse especial atención al objetivo de favorecer un desarrollo ordenado y sostenible de todo el litoral que garantice que pueda mantenerse, en el futuro, como el espacio más dinámico de Andalucía sin comprometer los recursos naturales básicos, el paisaje y la calidad ambiental.

Para ello es prioritario el desarrollo de los planes de ordenación del territorio de cada ámbito litoral de forma que, a corto plazo, el conjunto del litoral disponga de modelos de ordenación que expliciten los objetivos de desarrollo territorial, productivo y ambiental.

2. Las zonas interiores de Andalucía, tanto las de áreas de campiña como las zonas de montaña, constituyen una pieza esencial del territorio de la Comunidad en las que recae una importante responsabilidad para el mantenimiento tanto de las actividades productivas agrarias, como de los valores ecológicos y paisajísticos del conjunto de Andalucía.

Las zonas rurales de Andalucía garantizan su futuro a través de la potenciación de sus sistemas urbanos (las redes de ciudades medias y las redes de pueblos y ciudades de las zonas de sierra) entendidos como un patrimonio de primer nivel, a la vez que como una potencialidad para el desarrollo de los sistemas productivos locales.

Las estrategias de modernización de la agricultura, del desarrollo forestal y ganadero, así como las dirigidas a potenciar los sectores industriales y de servicios en sus economías urbanas, han de entenderse como una prioridad para el desarrollo territorial del conjunto de Andalucía, con el objetivo de mantener la población y mejorar sus niveles de calidad de vida, a la vez que se garantiza un uso sostenible de los recursos naturales y el paisaje.

Especial importancia han de tener los programas relacionados con la promoción del desarrollo rural, en sintonía con las orientaciones de la Unión Europea, y apoyando los instrumentos de cooperación territorial ya consolidados a través de los grupos de desarrollo rural.

Desde el punto de vista de las comunicaciones, se considera prioritario garantizar una adecuada accesibilidad del conjunto de las zonas del interior mediante la potenciación de los ejes viarios de primer nivel (Eje Diagonal Intermedio Estepa-Úbeda, Linares-Albacete, Granada-Córdoba-Badajoz-Lisboa, Valle del Almanzora, Huelva-Badajoz), así como mediante el desarrollo de una política de mejora de la accesibilidad, tanto interna como con el exterior, de cada ámbito territorial, atendiendo a sus particularidades económicas, territoriales, ambientales y paisajísticas.

3. El ferrocarril debe constituirse en uno de los elementos fundamentales para el desarrollo de los sistemas de comunicaciones de Andalucía. Andalucía ha sido pionera en el desarrollo de la alta velocidad ferroviaria en España a través del eje Sevilla-Córdoba-Madrid y, más recientemente, con el eje Córdoba-Málaga.

La Comunidad Autónoma debe marcarse como objetivo la conexión de todos los Centros Regionales entre sí y con el exterior de forma que el ferrocarril se convierta en un modo de transporte

competitivo que permita, no sólo integrar plenamente a Andalucía en las redes española y europea, sino también, el futuro desarrollo de los servicios de alta velocidad interiores de Andalucía. Ello requiere el desarrollo de las siguientes conexiones:

- La conexión con el Levante a través de Almería.
- La conexión del eje ferroviario transversal Sevilla-Granada-Almería.
- La conexión Sevilla-Cádiz.
- La conexión Sevilla-Huelva-Faro.
- La conexión Córdoba-Jaén-Madrid.
- La conexión Algeciras-Bobadilla.
- Completar el eje ferroviario del Mediterráneo desde Almería hasta Cádiz.
- El estudio de las conexiones entre Jaén-Granada, Granada-Motril y Guadix-Baza-Levante.

Paralelamente, debe ser también objetivo prioritario para Andalucía garantizar la operatividad de la red ferroviaria de mercancías que conecte a todos los puertos de interés general con la red de áreas logísticas y con el exterior de la Comunidad. Ello supone, junto al desarrollo de los ejes de altas prestaciones de tráfico mixto, mantener y mejorar los ejes de la red convencional y, de manera especial las conexiones de Linares y de Huelva, y Sevilla con la Ruta de la Plata, por su función esencial para las comunicaciones de los puertos hacia el interior. Igualmente ha de destacarse la importancia estratégica del eje Algeciras-Madrid-París que conecta al mayor puerto español a través de una línea integrada dentro de los proyectos prioritarios de la red transeuropea.

Además, el conjunto de la red convencional ha de seguir desempeñando importantes funciones territoriales tanto para el transporte de mercancías como de viajeros en servicios regionales y de cercanías. En este sentido debe ser prioritaria la protección y mantenimiento de toda la red ferroviaria existente para el desarrollo de los servicios actuales y otros que pueden prestarse en el futuro.

Finalmente, el ferrocarril y los sistemas tranviarios y de metro han de ser una de las opciones clave para la mejora y modernización del transporte público en los ámbitos metropolitanos.

4. La plena integración de Andalucía dentro del Arco Mediterráneo europeo debe ser uno de los objetivos fundamentales del desarrollo territorial para el conjunto de la Comunidad Autónoma.

En este sentido se considera de la máxima prioridad la ejecución de las conexiones ferroviarias entre Almería y el Levante peninsular, que, a corto plazo, den continuidad al eje ferroviario del Mediterráneo español y europeo, y su prolongación a través del eje ferroviario transversal (Almería-Granada-Sevilla), de la conexión con Linares y Madrid, y del conjunto del eje ferroviario del Mediterráneo hasta Cádiz, potenciando así la integración económica del conjunto de Andalucía y de las provincias orientales, y reforzando a la vez la dimensión internacional de sus puertos, con especial atención a sus funciones en relación con el norte de África.

5. El papel geoestratégico a escala internacional del área del Estrecho de Gibraltar, reforzada a través de los acuerdos recientemente alcanzados entre el Reino de España y el Reino Unido, requiere la potenciación del desarrollo territorial del ámbito del Campo de Gibraltar, con el doble objetivo de reforzar sus funciones económicas y en los sistemas de transporte y, a su vez, mejorar la calidad de vida de su población.

En este sentido, desde la política territorial, algunos de los principales objetivos han de ser: el desarrollo de las infraestructuras portuarias de la Bahía de Algeciras, el reforzamiento de su articulación y complementariedad con el puerto de la Bahía de Cádiz, la mejora de su accesibilidad a través de las redes viarias y ferroviarias de primer nivel (autovía Cádiz-Algeciras, ferrocarril de altas prestaciones Algeciras-Madrid-París —proyecto prioritario de las redes transeuropeas—), la potenciación del uso conjunto del aeropuerto de Gibraltar y el desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas.

A medio plazo debe continuar impulsándose el proyecto de enlace fijo entre Europa y África a través del Estrecho, así como el desarrollo de la conexión ferroviaria entre el Campo de Gibraltar y la Bahía de Cádiz y la conexión ferroviaria del litoral mediterráneo.

6. La zona central de Andalucía, el pentágono interior delimitado por los Centros Regionales de Jaén, Córdoba y Granada y por el ámbito del área de Antequera-Estepa, debe ser potenciada como una pieza territorial clave para el desarrollo regional.

Desde Estepa, pasando por las ciudades medias del sur de Córdoba y Jaén (Puente Genil, Lucena, Cabra, Baena, Martos, Torredonjimeno y Jaén capital, Úbeda y Baeza), se configura un territorio en que se localizan una parte importante de las ciudades medias de la Comunidad Autónoma, con un importante potencial de desarrollo socioeconómico.

El desarrollo económico de estas ciudades pasa, en gran medida, por reforzar su posición en los ejes de comunicación de primer nivel a escala regional, como base a partir de la cual favorecer el aprovechamiento del potencial que ofrecen los diversos sistemas productivos locales.

Es por ello que se considera prioritario el impulso a la culminación del Eje Diagonal Intermedio como eje viario de gran capacidad entre Úbeda y Estepa. Este eje ha de complementarse con otras vías de gran capacidad como la Linares-Albacete que le da continuidad hacia el Arco Mediterráneo, y la Granada-Córdoba-Badajoz-Lisboa que conecta el interior de Andalucía con la Ruta de la Plata y Portugal.

7. El conjunto montañoso de Sierra Nevada, en las provincias de Granada y Almería, ha de ser considerado como un espacio estratégico para el conjunto de Andalucía.

Sus valores ecológicos, que le hacen ser reconocido como uno de los más emblemáticos espacios naturales protegidos de la península ibérica, surgen de su singularidad como el área de alta montaña alpina más meridional de Europa. Ello le ha permitido desarrollar, de manera compatible con la conservación ambiental, las activida-

des del turismo de nieve que se configura como una especialización fundamental para el conjunto del sector turístico en Andalucía.

Por todo ello, desde la ordenación del territorio, Sierra Nevada ha de ser entendida como una pieza singular de Andalucía en la que ha de ponerse en práctica un modelo de desarrollo sostenible ejemplar que garantice la conservación de los recursos, el aprovechamiento de las potencialidades económicas y la mejora de la calidad de vida de las poblaciones locales de su entorno.

8. El territorio de Doñana constituye uno de los referentes más importantes a nivel internacional de los valores ecológicos y las políticas de protección de la naturaleza. Esta singularidad hace que deba ser considerado, desde la ordenación del territorio, como un valor fundamental de Andalucía y, consiguientemente, deba potenciarse el mantenimiento de políticas de desarrollo sostenible que, desde la prioridad de su conservación, garanticen en paralelo el fomento de los sectores productivos del ámbito y la mejora de la calidad de vida de las poblaciones locales.

9. La relación entre Andalucía y Portugal ha de entenderse como un aspecto de especial relevancia territorial y económica para el conjunto de la Comunidad Autónoma. Junto a los objetivos de desarrollo global de estas relaciones, desde la ordenación del territorio ha de prestarse especial atención al desarrollo de las zonas de contacto entre ambos países: la provincia de Huelva y las regiones portuguesas de Algarve y Alentejo.

Ello requiere el impulso de los programas de cooperación entre Andalucía y Portugal a través de los instrumentos de desarrollo transfronterizo de la Unión Europea. Algunos de los aspectos fundamentales de esta integración territorial tienen que ver con el desarrollo y mejora de las comunicaciones entre las localidades de la zona, así como de los ejes de primer nivel que potencien la articulación entre el conjunto de Andalucía y el país vecino, especialmente las conexiones viarias con Lisboa, y la conexión ferroviaria Huelva-Paro.

10. La estructura territorial de la provincia de Jaén ha de considerarse como un recurso potencial para el desarrollo. La importancia de las redes de ciudades medias del área norte y oeste de la provincia (Andújar, Linares, Bailén, La Carolina, Martos, Torredonjimeno, Jaén capital, Úbeda, Baeza, Alcaudete y Alcalá la Real) ofrece importantes oportunidades para el desarrollo y diversificación de los sectores productivos, potenciando su posición en los ejes principales de comunicaciones (el eje Andalucía-Madrid y, en el futuro, el Eje Diagonal Intermedio, la conexión Linares-Albacete y el eje Granada-Córdoba-Badajoz-Lisboa), lo que le otorga especiales ventajas para el desarrollo de funciones logísticas a escala regional.

En paralelo, el conjunto de la provincia se caracteriza por la existencia de espacios de elevado valor ecológico, especialmente los Parques Naturales de Cazorla, Segura y Las Villas y de Sierra Mágina, que, junto a los objetivos de conservación, han de poner en práctica programas dirigidos específicamente a favorecer un desarrollo compatible de las actividades productivas locales.

Así mismo, la totalidad de la provincia cuenta con uno de los más destacados legados del patrimonio histórico y cultural que deben ser aprovechados como recurso económico que favorezca, a su vez, la conservación y mejora de dicho patrimonio.

La base económica del sector agroindustrial del olivar, uno de los grandes recursos de la provincia, requiere la puesta en marcha de estrategias de modernización, innovación y diversificación que permitan afrontar el futuro del olivar de la provincia desde una posición competitiva.

Todo ello exige el mantenimiento de políticas de desarrollo socioeconómico globales para la provincia que abarquen de manera integrada un conjunto de cuestiones esenciales: sistemas de comunicaciones, desarrollo de los sectores productivos, fomento de la innovación tecnológica, potenciación de los programas de desarrollo rural, protección de la naturaleza, y aprovechamiento económico de los valores del patrimonio natural y cultural.

11. La Costa del Sol malagueña debe ser reconocida como un área singular dentro de la Comunidad Autónoma, con personalidad propia y de dimensión internacional, que desempeña un papel estratégico, actual y futuro, para el conjunto de la economía andaluza y española. En este sentido deben abordarse el desarrollo de las infraestructuras y los equipamientos y las políticas de fomento y cualificación turística, en el marco de la ordenación del territorio.

12. El Guadalquivir constituye un elemento fundamental para entender el territorio y la historia de Andalucía. Su cuenca se extiende por las provincias de Jaén, Granada, Córdoba, Sevilla, Huelva y Cádiz, por lo que constituye una pieza clave para el desarrollo económico y la gestión sostenible de los recursos hídricos de la Comunidad Autónoma.

Por ello, la Comunidad Autónoma debe desempeñar un papel protagonista en su gestión tal como se recogerá en el nuevo Estatuto de Autonomía.

Desde la ordenación del territorio debe darse una especial atención no sólo al conjunto de su cuenca, sino específicamente al propio curso del río, que desde su nacimiento a su desembocadura recorre espacios naturales, zonas agrícolas de regadío, pueblos y ciudades, que encuentran su fundamento histórico, actual y de futuro, precisamente, en su relación con el río.

De esta forma se considera prioritario el desarrollo de un programa específico sobre el Guadalquivir que aborde tanto los aspectos ambientales como territoriales, económicos y culturales en base a un proyecto de interés regional en el que cooperen el conjunto de las Administraciones públicas y agentes sociales implicados.

13. Potenciación de los órganos supramunicipales para desarrollar la gestión y planificación del transporte público en los ámbitos metropolitanos.

14. Desarrollo de una política de vivienda protegida de ámbito supramunicipal en los ámbitos metropolitanos de Andalucía.

15. Potenciar el papel del transporte marítimo dentro de los servicios de transporte público metropolitano.

16. Favorecer la consolidación de los diferentes sistemas productivos locales existentes en Andalucía como elemento de vertebración territorial que permita aprovechar los recursos y potencialidades de cada parte del territorio.

17. Potenciar el aprovechamiento de los recursos energéticos renovables existentes en Andalucía, como estrategia de desarrollo regional sostenible.

18. Favorecer la extensión de las redes de banda ancha y, en general, de las infraestructuras y servicios de telecomunicaciones vinculados con el desarrollo de la sociedad de la información, dando prioridad a la cobertura de las áreas rurales.

19. En el marco de las políticas de protección y mejora de los ríos andaluces, debe considerarse la singularidad del río Genil y ponerse en marcha un programa de ordenación y recuperación sobre el mismo.

20. El regadío ha de considerarse como un elemento fundamental del sistema agrario andaluz que, desde los principios de gestión sostenible, debe abordar importantes procesos de modernización que favorezcan su consolidación y, en su caso, desarrollo, a partir de un uso eficiente y ahorrador del agua, como principio que ha de orientar el conjunto de la política hidráulica, y especialmente la de nuevas infraestructuras. Especial mención ha de hacerse a la importancia de mantener los regadíos tradicionales de las zonas de montaña por su papel en las economías locales y sus valores como recurso ambiental y paisajístico.

21. Impulsar la elaboración de la cartografía de riesgos naturales y tecnológicos en Andalucía.

22. Formulación de un Plan de Ordenación del Territorio de ámbito subregional para el Valle del Almazora.

23. Dar continuidad a las políticas de mejora de las comunicaciones viarias del conjunto de la provincia de Almería y, en especial, las del Valle del Almazora, y las conexiones entre el norte y sur de la provincia, dando respuesta a las necesidades de los diferentes sistemas productivos locales.

24. Favorecer instrumentos de reequilibrio territorial dirigidos preferentemente a las áreas del interior de la provincia de Almería que mejoren la calidad de vida y potencien las oportunidades de desarrollo económico, buscando un equilibrio con las zonas del litoral. Especial significación han de tener los ámbitos de La Alpujarrá, área de Tabernas, Los Filabres, Almazora y Los Vélez.

25. Continuar mejorando los sistemas de comunicaciones viarios del conjunto de la provincia de Cádiz, tanto hacia el exterior, como internamente, dando un adecuado nivel de servicio a las conexiones de cada ámbito territorial: la sierra, la costa noroeste, La Janda y los ámbitos metropolitanos.

26. Destacar la importancia de la puesta en marcha de medidas dirigidas a favorecer el desarrollo de las zonas rurales de la provincia de Córdoba (fomento de uso turístico, sectores industriales endógenos y dotaciones): Sierra Morena-Pedroches, Valle del Guadalquivir y Sierras y Valles Béticos.

27. Necesidad de continuar la mejora de las comunicaciones viarias y la accesibilidad de manera específica en el ámbito del Valle del Guadiato y Los Pedroches en la provincia de Córdoba.

28. Prever la ampliación del ámbito de influencia del Centro Regional de Granada a nuevos municipios de su entorno.

29. Prever el desarrollo de ferrocarril de cercanías o tranvía en la costa granadina entre Motril y Almuñécar.

30. Garantizar, en el desarrollo de los ejes ferroviarios planificados, la conexión de las ciudades de Motril y Loja.

31. Continuidad de las políticas de mejora de las comunicaciones viarias del conjunto de zonas de la provincia, en especial entre los ámbitos de los Montes de Granada y Alhama de Granada, así como de las conexiones desde el norte de la provincia con la Comunidad Autónoma de Murcia.

32. Incluir el hábitat de cuevas y la red de ciudades termales de la provincia de Granada dentro de los recursos del patrimonio territorial.

33. Continuar impulsando la mejora de las comunicaciones viarias y la accesibilidad de la provincia de Huelva, tanto en sus relaciones con el exterior como internas, prestando especial atención a las áreas rurales del Andévalo y la Sierra. Especial mención ha de hacerse a la mejora de las comunicaciones en la zona norte de la sierra y sus relaciones con el sur de Badajoz.

34. Impulsar el desarrollo de las actuaciones del Programa de la Dehesa de manera prioritaria en el ámbito del Andévalo y la Sierra de Huelva.

35. Continuar impulsando la mejora de la accesibilidad de la red viaria en la provincia de Jaén, atendiendo de manera específica a las necesidades de las zonas rurales y de montaña (Sierras de Cazorla y Segura, Sierra Mágina, Sierra Sur, Las Villas).

36. Impulsar la continuidad en las políticas de mejora de las comunicaciones del conjunto de zonas de la provincia de Málaga, prestando especial atención a las conexiones internas de cada zona y del interior con el litoral, atendiendo específicamente a los ámbitos del Valle del Guadalhorce, Serranía de Ronda, Axarquía Antequera y Costa del Sol.

37. Abordar actuaciones preventivas en materia de abastecimiento de agua potable en la provincia de Málaga, así como acometer las acciones necesarias en materia de saneamiento integral.

38. Impulso decidido al plan subregional del área metropolitana como instrumento imprescindible para reforzar la coordinación urbanística en el área de Sevilla y definir las prioridades y necesidades en materia de movilidad, áreas libres, organización de espacios productivos, agua y energía, al objeto de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

39. Garantizar la conexión de Sevilla, como capital andaluza, con el resto de centros regionales, prestando especial atención al desarrollo de la red ferroviaria de alta velocidad, a los servicios regionales, y al impulso de sus centros logísticos, el puerto y el aeropuerto.

40. Impulso a las actuaciones del plan de transporte metropolitano del área de Sevilla, con especial atención a las redes de metro y cercanías, así como a la creación de plataformas reservadas para transporte público.

41. Mejora de la funcionalidad y el nivel de servicio de los ejes viarios que garantizan las conexiones interiores entre redes de ciudades medias, prestando especial atención a la comunicación del Bajo Guadalquivir con Cádiz, a los ejes que vertebran la Sierra Sur y posibilitan su conexión con el Centro Regional de Sevilla y con el litoral, a la conexión de las pequeñas ciudades de la Sierra Norte con Extremadura y con la red viaria de primer nivel, y a las comunicaciones entre las distintas estructuras organizadas por ciudades medias del interior con objeto de favorecer un desarrollo equilibrado.

Sevilla, 9 de octubre de 2006.
El Portavoz del G.P. Socialista,
Manuel Gracia Navarro.

mes, en este sentido, es el propio BCE el que tiene que hacer frente al incremento de los precios en solitario, con medidas de restricción monetaria, relajación del Pacto de Estabilidad y Crecimiento y altas inflaciones de algunos países, especialmente España.

Todo ello induce al BCE a una subida de tipos que ciertamente representan un obstáculo más para las familias españolas y andaluzas para la adquisición de su vivienda habitual.

INTERPELACIÓN

¿Qué medidas de política general, especialmente en materia tributaria, tiene previsto poner en marcha el Consejo de Gobierno como consecuencia de la situación de endeudamiento que padecen las familias andaluzas?

Parlamento de Andalucía, 16 de octubre de 2006.
La Portavoz del G.P. Popular de Andalucía,
María Esperanza Oña Sevilla.

2.5 INTERPELACIONES Y MOCIONES

2.5.1 INTERPELACIONES

7-06/I-000035, relativa a política general en materia tributaria

*Formulada por el G.P. Popular de Andalucía
Calificación favorable y admisión a trámite
Sesión de la Mesa del Parlamento de 18 de octubre de 2006
Orden de publicación de 19 de octubre de 2006*

A LA MESA DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

El G.P. Popular de Andalucía, con arreglo a lo previsto en el artículo 154 del Reglamento de la Cámara, formula al Consejo de Gobierno la siguiente Interpelación, relativa a política general en materia tributaria.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La última subida de tipos del Banco Central Europeo, en adelante BCE, incrementará la hipoteca media de un andaluz en 114 euros al

2.5.2 MOCIONES

7-06/M-000013, relativa a política general en materia de seguridad y salud laboral

*Presentada por el G.P. Popular de Andalucía
Consecuencia de la Interpelación 7-06/I-000034
Calificación favorable y admisión a trámite
Apertura del plazo de presentación de enmiendas con arreglo a lo previsto en el artículo 157.4 del Reglamento de la Cámara
Sesión de la Mesa del Parlamento de 18 de octubre de 2006
Orden de publicación de 19 de octubre de 2006*

A LA MESA DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

El G.P. Popular de Andalucía, con arreglo a lo previsto en el artículo 157 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Moción, consecuencia de la Interpelación 7-06/I-000034 relativa a política general en materia de seguridad y salud laboral.