COMISIÓN DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA

PARLAMENTO DE ANDALUCIA

DIARIO DE SESIONES

Número 300, Serie A VI Legislatura Año 2003

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

Sesión celebrada el miércoles, 3 de septiembre de 2003

ORDEN DEL DÍA

Cámara de Cuentas

Informe Especial de la Cámara de Cuentas 6-02/OICC-000013, de fiscalización sobre el cumplimiento de legalidad del Plan Parcial n.º 4, «Vista Alegre-Universidad», del Ayuntamiento de Huelva.

Informe Especial de la Cámara de Cuentas 6-03/OICC-000003, de fiscalización de los Servicios Municipales de Transporte Urbano, ejercicio 2000.

Proposiciones no de Ley

Proposición no de Ley 6-03/PNLC-000044, relativa a conexión Jaén-Córdoba por la A-306, entre El Carpio y Torredonjimeno, presentada por el G.P. Popular de Andalucía.

Proposición no de Ley 6-03/PNLC-000095, relativa al ferrocarril en la Bahía de Cádiz, presentada por el G.P. Socialista.

Proposición no de Ley 6-03/PNLC-000105, relativa al proyecto de monorrail en Benalmádena, Málaga, presentada por el G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía.

Proposición no de Ley 6-03/PNLC-000150, relativa a la red ferroviaria en la provincia de Cádiz y El Campo de Gibraltar, presentada por el G.P. Mixto.

SUMARIO

Se abre la sesión a las diez horas, cuarenta minutos del día tres de septiembre de dos mil tres.

Punto primero del orden del día: Cámara de Cuentas

Informe Especial de la Cámara de Cuentas 6-02/OICC-000013, de fiscalización sobre el cumplimiento de legalidad del Plan Parcial n.º 4, «Vista Alegre-Universidad», del Ayuntamiento de Huelva.

Intervienen:

Excmo. Sr. D. Rafael Navas Vázquez, Consejero Mayor de la Cámara de Cuentas (págs. 10871, 10878).
Ilmo. Sr. D. Juan Vicente Acuña Alonso, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía (pág. 10873).
Ilmo. Sr. D. José Luis Rodríguez Domínguez, del G.P. Popular de Andalucía (pág. 10874).
Ilma. Sra. Dña. María Cinta Castillo Jiménez, del G.P. Socialista (pág. 10877).

Informe Especial de la Cámara de Cuentas 6-03/OICC-000003, de fiscalización de los Servicios Municipales de Transporte Urbano, ejercicio 2000.

Intervienen:

Excmo. Sr. D. Rafael Navas Vázquez, Consejero Mayor de la Cámara de Cuentas (págs. 10879, 10884).
Ilmo. Sr. D. Salvador Fuentes Lopera, del G.P. Popular de Andalucía (pág. 10881).
Ilma. Sra. Dña. María del Carmen Ortiz Rivas, del G.P. Socialista (pág. 10883).

Punto segundo del orden del día: Proposiciones no de Ley

Proposición no de Ley 6-03/PNLC-000044, relativa a conexión Jaén-Córdoba por la A-306, entre El Carpio y Torredonjimeno.

Intervienen:

Ilmo. Sr. D. Salvador Fuentes Lopera, del G.P. Popular de Andalucía (págs. 10885, 10888).
Ilmo. Sr. D. José Cabrero Palomares, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía (pág. 10886).
Ilmo. Sr. D. Vicente Manuel Martín Amaro, del G.P. Socialista (pág. 10887).

Votación: Aprobada por ocho votos a favor, 7 votos en contra, ninguna abstención.

Proposición no de ley 6-03/PNLC-000095, relativa al ferrocarril en la Bahía de Cádiz.

Intervienen:

Ilma. Sra. Dña. Juana María Lasry Hernández, del G.P. Socialista (págs. 10889, 10895).
Ilmo. Sr. D. Juan Vicente Acuña Alonso, del G.P. Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía (pág. 10890).
Ilmo. Sr. D. Jorge Ramos Aznar, del G.P. Popular de Andalucía (pág. 10892).

Votación: Aprobada por 9 votos a favor, ningún voto en contra, 3 abstenciones.

Proposición no de Ley 6-03/PNLC-000105, relativa al proyecto de monorraíl en Benalmádena, Málaga.

Pospuesta (pág. 10885)

Proposición no de ley 6-03/PNLC-000150, relativa a la red ferroviaria en la provincia de Cádiz y El Campo de Gibraltar.

Decaída (pág. 10890)

Se levanta la sesión a las trece horas, veinticinco minutos del día tres de septiembre de dos mil tres.

Informe Especial de la Cámara de Cuentas 6-02/OICC-000013, de fiscalización sobre el cumplimiento de legalidad del Plan Parcial n.º 4, «Vista Alegre-Universidad», del Ayuntamiento de Huelva.

El señor PRESIDENTE

—Bien. Buenos días, señorías.

Comienza la Comisión de Infraestructuras, Transportes y Vivienda convocada para el día de hoy, con el primer punto del orden del día: Informe especial de la Cámara de Cuentas de fiscalización sobre el cumplimiento de la legalidad del Plan parcial número 4 Vista Alegre-Universidad, del Ayuntamiento de Huelva.

Damos la bienvenida al Consejero Mayor de la Cámara de Cuentas. Y cuando quiera tiene la palabra.

El señor CONSEJERO MAYOR DE LA CÁMARA DE CUENTAS

—Muchas gracias, señor Presidente. Con su venia.

El Pleno de la Cámara de Cuentas de Andalucía aprobó por unanimidad, en la sesión celebrada el 30 de septiembre de 2002, el Informe de fiscalización sobre el cumplimiento de legalidad del Plan parcial número 4 Vista Alegre-Universidad, del Ayuntamiento de Huelva.

El desarrollo urbanístico de las ciudades lleva consigo importantes repercusiones económicas y en determinados supuestos también implica una importante vía de financiación para las entidades municipales. Por ello la Cámara de Cuentas de Andalucía viene prestando especial atención a esta materia e incluye en sus planes de actuación informes de fiscalización dedicados a la misma.

Para su gestión, el Ayuntamiento de Huelva tiene constituida una Gerencia Municipal de Urbanismo, a la que se encomienda entre otras funciones la redacción y propuesta a la Corporación Municipal de la aprobación del planeamiento y de la gestión urbanística. La auditoria realizada por la Cámara de Cuentas se ha centrado en el sector número 4, Vista Alegre-Universidad, ya que incide en otras zonas del término municipal como el antiguo sector Marismas del Odiel y el Campus Universitario del Carmen.

Para la realización de este trabajo de fiscalización ha sido necesario editar los siguientes aspectos: la revisión del Plan General Municipal de Ordenación Urbana, los convenios urbanísticos que inciden en el Plan parcial número 4 Vista Alegre-Universidad, la gestión urbanística de este sector y del antiguo de Marismas del Odiel, y por último el patrimonio municipal del suelo.

A continuación paso a exponerles las principales conclusiones de las distintas materias fiscalizadas:

Por lo que se refiere a la revisión del Plan General Municipal de Ordenación Urbana de Huelva los aspectos más destacables son: la revisión de este plan se aprobó definitivamente por la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía el 13 de octubre de 1999, la resolución de la Consejería, no obstante, requería la subsanación de concretas determinaciones del plan entre otras y en lo que afecta al informe de fiscalización las relativas a la ordenación primaria obligatoria de los sectores números 3, 4 y 7. Por otro lado, también se acordaba la suspensión de la clasificación como suelo urbanizable no programado del programa de actuación urbanística número 1, Ensanche, y las determinaciones de la unidad de ejecución UE-17, por afectar al dominio público marítimo terrestre. En el mismo sentido se suspendían las determinaciones contenidas en los artículos 229 y 230 de las ordenanzas urbanísticas referidas a la plaza Houston Estadio dado que para realizar el traslado del actual estadio era necesaria una modificación del Plan general, sin que dicho cambio supusiera un aumento de la densidad media de la zona.

A la fecha de la realización de los trabajos de campo, 7 de noviembre de 2001, y de conformidad con el informe de la Dirección General de Ordenación del Territorio y de Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Transporte, de 28 de septiembre de 2001, todavía estaban pendientes de subsanación los aspectos referidos al programa de actuación urbanística número 1 y a la ordenación de la plaza Houston Estadio.

En cuanto a las consideraciones efectuadas a los sectores número 3, 4 y 7, el informe citado mantenía que a pesar de las correcciones realizadas no podía considerarse que se hubieran subsanado debidamente las deficiencias señaladas, pues no quedaba expresamente establecido que las determinaciones relativas a la ordenación primaria fueran vinculantes.

En relación con los convenios urbanísticos, el trabajo de fiscalización concluye que para proceder al desarrollo del sector número 4 Vista Alegre-Universidad, el Ayuntamiento de Huelva suscribió convenios con la empresa Bekinsa y con la Universidad. Así el 31 de octubre de 1996, el Pleno del Ayuntamiento autorizó la firma de un convenio con Bekinsa por el que se comprometía a reclasificar los terrenos del futuro sector número cuatro sobre los que la empresa tenía una opción de compra. Por su parte, Bekinsa se obligaba a incorporarse a la Junta de compensación del antiguo sector número 1, Marismas del Odiel, para proceder a la urbanización de los terrenos, obteniendo a cambio parte del suelo edificable de ese sector valorado en 49'64 euros el metro cuadrado de edificación.

El 27 de mayo de 1999, el Pleno formalizó un nuevo convenio con Bekinsa y la Universidad. La entidad privada se comprometía a poner a disposición de la Universidad 180.800 metros cuadrados del futuro sector 4 para ampliar el campus universitario del Carmen y el Ayuntamiento se obligaba a compensar a dicha empresa el aprovechamiento urbanístico que correspondía a esos terrenos. Ambos convenios

fueron informados desfavorablemente por los secretarios generales de la Gerencia de Urbanismo y del Ayuntamiento.

Con relación a los anteriores convenios la Cámara de Cuentas efectúa las siguientes consideraciones: Primero la Corporación municipal ha procedido a la enajenación de parte de su suelo incluido en el patrimonio municipal sin respetar los principios de publicidad y concurrencia, contraviniendo el artículo 284 del Texto refundido de la Ley del Suelo. Los terrenos que se ponen a disposición de la Universidad no pertenecían en esos momentos a Bekinsa, pues esta sólo tenía una opción de compra sobre los mismos. Al realizar la auditoria estaba pendiente de resolución jurisdiccional firme el pleito entre los antiguos propietarios y Bekinsa respecto a la propiedad de los citados terrenos.

Tercero, también se debe de tener en cuenta que el acuerdo del Pleno de 27 de mayo de 1999 en el que se aprobaba el convenio urbanístico con la Universidad y Bekinsa había sido impugnado ante el Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, aunque todavía no se había dictado la correspondiente resolución jurisdiccional.

Todas estas circunstancias conllevan una incertidumbre para el desarrollo urbanístico de la ciudad y principalmente para la gestión del suelo urbanizable.

Por último, se debe reseñar que la Cámara de Cuentas de Andalucía no ha podido analizar los informes técnicos que han permitido determinar el valor del suelo municipal y que el Ayuntamiento ha permutado por la ejecución de obras de urbanización.

Por lo que se refiere al desarrollo urbanístico del Plan parcial número 4 Vista Alegre-Universidad el informe señala que el desarrollo de dicho sector requiere que se compensen a los propietarios de los terrenos que se han puesto a disposición de la Universidad, 180.800 metros cuadrados. Para ello la Corporación podrá utilizar los excesos de aprovechamiento del sector número 4, y además le deberá otorgar más aprovechamiento en otro. En un principio se acordó que esta compensación se efectuaría en el sector número 8. Con posterioridad, como la empresa Bekinsa había adquirido suelo en el número 5, se estableció que se llevaría a cabo en este último. No obstante, según las determinaciones del Plan General, en el sector 5 no existían excesos suficientes para dicha compensación, por lo que a la fecha de la realización de estos trabajos de campo se estaba tramitando una modificación puntual de elementos del Plan general que afectaría a los sectores 2, 5 y 8, y que preveía aumentar la edificabilidad en el 5 y en el 8, y disminuirla en el 2. En este último eran propietarios mayoritarios el Ayuntamiento y la Junta de Andalucía, de esta forma se le podría otorgar a Bekinsa el aprovechamiento que le corresponde para compensarla por los 180.800 metros cuadrados que la revisión del Plan general había considerado como sistema general docente universitario. Ahora bien, se deben de tener en cuenta las siguientes circunstancias: en primer lugar que la revisión del Plan general se aprobó definitivamente el 13 de octubre de 1999, y cuando todavía no habían transcurrido dos años, ya que se había tramitado una modificación que afectaba a tres de los ocho sectores en que se divide el suelo urbanizable. En segundo lugar, a su vez, se debe insistir en que las modificaciones puntuales de elementos del planeamiento deben estar guiadas por razones de interés público y no por soluciones que en un momento dado puedan intentar dar cumplimiento a determinados convenios y que además condicionan la gestión y desarrollo urbanístico de parte del municipio.

En relación con la gestión de la unidad de ejecución número 1 del sector 1.*b*, Marismas del Odiel, la entidad Bekinsa, de conformidad con el convenio de 1996 se incorporó a la Junta de compensación para participar en la gestión urbanística de la unidad de actuación, asumiendo las obras de urbanización. Como tales obras se podían abonar mediante la cesión de terrenos, cuando se constituyó la Junta de compensación se adjudicaron a la empresa 7 parcelas con una edificabilidad de 52.600 metros cuadrados, valoradas en 49'69 euros el metro cuadrado de edificabilidad, sobre las que se debían construir 740 viviendas de protección oficial en régimen especial.

Posteriormente, el 6 de julio de 2000 se modificó el convenio urbanístico y se acordó adjudicar a la empresa 20.400 metros cuadrados edificables más. Igualmente se aprobó que las viviendas que se construyeran serían de régimen general y se incrementó el valor del metro cuadrado edificable, que pasaba de 49'64 euros a 60 con 10 céntimos de euros.

En su informe la Cámara de Cuentas efectúa las siguientes consideraciones: los terrenos que se adjudicaron a la empresa urbanizadora pertenecían al patrimonio municipal del suelo, de modo que su enajenación debería haberse efectuado por concurso público, tal y como establece el artículo 284 del Texto Refundido de la Ley sobre el Régimen del Suelo y Ordenación Urbana. Consecuentemente la selección de la empresa debería haberse efectuado respetando los principios de publicidad y concurrencia, de este modo la Gerencia de Urbanismo hubiera podido conocer si estas sociedades tenían interés en la adquisición de estos terrenos y, en su caso, obtener el mejor precio posible por este suelo.

Además de no respetarse los mencionados principios, tampoco se ha conseguido una mayor eficacia en la gestión y desarrollo urbanístico, pues ni las obras de urbanización, ni la construcción de las viviendas de protección oficial se han terminado dentro de los plazos establecidos. Así las primeras deberían estar finalizadas en un plazo de 36 meses desde la aprobación del proyecto de urbanización, 23 de febrero de 1998, y a la fecha de realización de los trabajos de campo este plazo había concluido y las obras no habían terminado. Es más, se acababa de iniciar la segunda fase.

Por lo que se refiere a la construcción de las 740 viviendas de protección oficial, éstas tendrían que estar finalizadas a los cuatro años, y solamente se habían

edificado 148 en régimen especial, y estaban en construcción otras 56 en régimen general.

Por último, no constan en los expedientes analizados los informes técnicos de valoración del suelo que permitieron establecer el valor del metro cuadrado edificable en 49'64 euros en el convenio de 1996, y que posteriormente en el convenio del año 2000 se elevaron a 60'10 euros. Se solicitó a la Gerencia de Urbanismo que informara sobre el procedimiento que se siguió para establecer este valor de repercusión, sin que se obtuviera respuesta a dicha petición.

En definitiva, en el momento de efectuar el presente informe de fiscalización, la Corporación local había entregado a Bekinsa 52.600 metros cuadrados edificables valorados en el último convenio a 60'10 euros, y ésta había realizado obras de urbanización por 2.160.790 euros, así como abonado 342.760 euros sin IVA en concepto de indemnizaciones y expropiaciones. Además, según la modificación del convenio urbanístico del año 2000 la Gerencia de Urbanismo se había comprometido con la empresa Bekinsa a adjudicarle 20.400 metros cuadrados edificables más en pago de las obras de urbanización a realizar, lo que sumaría en total 73.000 metros cuadrados edificables, 4.387.380 euros.

Junto a las obras de urbanización, Bekinsa ha realizado instalaciones deportivas por importe de 963.170 euros. Y al respecto se debe señalar que la ejecución de estas instalaciones no se puede considerar como obras de urbanización. Y, en consecuencia, estas inversiones deberían haber estado sometidas a la Ley de Contratos de las Administraciones públicas y a los principios de publicidad y concurrencia.

En lo que respecta, finalmente, al patrimonio municipal del suelo, el informe señala que la Gerencia Municipal de Urbanismo de Huelva gestiona este patrimonio y realiza los actos de disposición necesarios para el cumplimiento de los fines del mismo, aún cuando el Ayuntamiento mantiene la propiedad de tales bienes. La Cámara de Cuentas recomienda a la Gerencia de Urbanismo que actualice su patrimonio municipal del suelo e incluya la valoración de todos sus bienes, pues solamente en 58 de las 155 fichas fiscalizadas constaba el valor o coste de adquisición del bien. En el resto de los supuestos, 97 fichas, los terrenos no estaban valorados.

Para finalizar, en cuanto a su reflejo contable, se debe reseñar que el balance de situación de la Gerencia, a 31 de diciembre de 1999, no recogía los bienes del patrimonio municipal, y el facilitado por el Ayuntamiento —el balance— no presenta detalle necesario para poder comprobar su inclusión.

Nada más, muchas gracias.

La señora PRESIDENTA

—Gracias, señor Consejero.

Se abre el turno de intervenciones y tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida.

El señor ACUÑA ALONSO

—Gracias, señora Presidenta.

Gracias, señor Consejero, por la exposición sobre el informe de fiscalización que ha realizado la Cámara de Cuentas sobre la legalidad del Plan Parcial Vista Alegre-Universidad del Ayuntamiento de Huelva.

A tal respecto, señorías, mi Grupo quisiera hacer algunas consideraciones. Creo que el tema tiene una actualidad candente, no tanto por lo que pueda suponer de concreción en torno a la unidad urbanística analizada, en cuanto a la legalidad de las actuaciones que sobre la misma se han efectuado, sino también en cuanto a lo que supone ese *leitmotiv*, ese hilo conductor que está en el fondo de mucha falta de transparencia, de mucha falta de honestidad, de mucha falta de honradez en el desempeño de la función pública, como es el tema del desarrollo urbanístico, tanto en el planeamiento, en la ejecución del mismo, como en la gestión y el desarrollo.

Y, efectivamente, en cuanto a las consideraciones que en torno a la unidad, al plan parcial concreto analizado, ha hecho la Cámara, yo creo que debería mover a las fuerzas políticas, al conjunto de Grupos parlamentarios a algunas reflexiones de carácter concreto sobre las mismas, y de carácter general sobre el desarrollo urbanístico.

Sobre el principio que creo que todos debemos, decimos al menos, pero debemos, además, con fuerza defender, sobre el principio de la sujeción a la legalidad para preservar de esa manera el interés general, que creo que es entre las consideraciones de la Cámara de Cuentas aquello que más resalta, desde nuestro punto de vista, es decir, la falta de preservación que en estas actuaciones en el Ayuntamiento de Huelva ha tenido sobre el interés general, no ha primado el interés general en la ejecución, en la gestión y el desarrollo urbanístico en el caso que nos ocupa.

Desde esas consideraciones y de las propias que hace la Cámara de Cuentas al respecto, para mi Grupo hay algunas concretas en relación con lo que ha supuesto para la Corporación municipal de Huelva estos convenios, hay informes desfavorables de la propia Secretaría del Ayuntamiento con respecto a esos convenios entre el Ayuntamiento de Huelva, la empresa Bekinsa y la Universidad y también informe desfavorable de la propia Gerencia Municipal de Urbanismo de Huelva, pero, en fin, son unas cuestiones, consideraciones en lo concreto que deberían mover actuación política, lógicamente, en primer lugar a los Grupos que componen la Corporación municipal de Huelva, porque, efectivamente, se dan situaciones de irregularidad, falta de publicidad, falta de concurrencia, como bien dice el informe. Se trata de situaciones, además, de ineficacia en el cumplimiento del propio desarrollo urbanístico, no está la gestión en los plazos acordados, y, por tanto, supone quebranto desde el punto de vista social, también desde el punto de vista de la propia gestión municipal, y también desde nuestro punto de vista con acierto se señala un importante quebranto económico para el Ayuntamiento en cuanto

no tiene equiparación lo aportado por la Corporación municipal, tanto en patrimonio como en valor de suelo, con lo recibido por parte de lo conveniado con la empresa Bekinsa.

Pero también desde nuestro punto de vista, señor Consejero y señorías, aparte de estas consideraciones concretas, que, ya digo, deben mover actuaciones también concretas en la Corporación municipal de Huelva, entiendo que también debería ser objeto de una reflexión de carácter general, que es apostar, y nuevamente volver a apostar por la transparencia en todo lo que es el desarrollo del planeamiento urbanístico en la gestión del urbanismo, porque de esa manera, además, se va a preservar la limpieza de las instituciones y también se va a preservar la honradez de los cargos públicos y la honradez en el desempeño de la función política.

Yo creo que en ese sentido, desde esa transparencia, sería interesante que todos apostásemos en este tema tan candente hoy, en municipios tan sonados este verano, por apostar porque las comisiones de investigación parlamentaria se abran paso en estos temas concretos, se apueste de verdad por ellas, y permita, desde el punto de vista de lo político, desde el punto de vista de la defensa de lo público, de la defensa del interés general, de la sujeción a la legalidad permita realmente preservar la democracia de individuos que vienen simplemente a beneficiarse en lo privado, a beneficiarse del interés particular en contra del interés de la mayoría de la sociedad. Yo creo que eso sería una buena reflexión, que las consideraciones concretas que se pueden extender a otros casos de este informe debería llevar las fuerzas políticas, apostar por la transparencia significa hoy, en el tema urbanístico, apostar por la defensa de la legalidad del interés general, y, por tanto, ir a la creación de esas comisiones de investigación que permitan sacar a flote toda una serie de irregularidades que se vienen cometiendo en torno al planeamiento, en torno al desarrollo y en torno a la ejecución del urbanismo.

La señora PRESIDENTA

—Gracias, señor Acuña.

Tiene su turno el portavoz del Grupo parlamentario del Partido Popular.

El señor RODRÍGUEZ DOMÍNGUEZ

—Con la venia, señora Presidenta. Muchas gracias. Señor Consejero.

El informe de fiscalización que nos trae hoy el señor Consejero Mayor hace referencia a lo que es la programación como suelo urbanizable de un sector, en concreto el número 4, al que afecta dicho informe, sobre el Plan Parcial 4 Vista Alegre-Universidad del Ayuntamiento.

Tenemos que comenzar, en nombre del Grupo Popular, nuestra exposición, poniendo de manifiesto cómo dicha programación fue precedida de la firma de un convenio con la empresa inmobiliaria Bekinsa, por el cual ésta se obligaba a participar como empresa urbanizadora en los gastos de urbanización del sector 1.*b*, de Marismas del Odiel, a cambio de lo cual recibían suelo para la construcción de 740 viviendas de protección oficial.

Una primera reflexión que queremos hacer desde nuestro Grupo es en cuanto a la elección del sistema de actuación por compensación en el sector 1.*b*. Este convenio, que es objeto del informe por parte de la Cámara de Cuentas, por cuanto a su juicio el sistema de gestión que se debería haber utilizado era el de cooperación. Sin embargo, en tendemos que esta aseveración no va acompañada de cita legal alguna, y que además ello es así por cuanto no existe precepto alguno en nuestro ordenamiento jurídico urbanístico que permita sostener dicha tesis.

Al contrario, hay, inclusive, normas de cabecera de la legislación urbanística que permiten sostener, incluso, posturas radicalmente distintas desde la ley, y así desde la ley 6/1998, de 13 de abril sobre Régimen del Suelo y Valoraciones, establece en su artículo cuarto, apartado segundo, que la gestión pública, a través de su acción urbanizadora y de las políticas de suelo, suscitará en la medida más amplia posible la participación privada. Y en su apartado tercero, dice que en los supuestos de actuación pública la Administración actuante promoverá en el marco de la legislación urbanística la participación de la iniciativa privada, aunque esta no ostente la propiedad del suelo.

Recordar, por otro lado, que tales preceptos han sido declarados conformes a la Constitución, por la sentencia del Tribunal Constitucional de 11 de julio del año 2001.

Otra línea argumental, por otra parte, que ha sido también mantenida por la doctrina de nuestro Tribunal Superior de Justicia antes de la entrada en vigor de la Ley 6/1998, o incluso también por sentencias del propio Tribunal Superior de Justicia de Madrid, de 10 de marzo del año 2001.

En definitiva, señorías, el Ayuntamiento de Huelva eligió uno de los sistemas de ejecución del planeamiento, por lo que podía optar o, vigente la Ley 6/1998, por el que debía optar.

Nada que objetar desde el punto de vista judicial, o jurídico, mejor dicho, con independencia de determinadas cuestiones técnicas o de elección del instrumento de planeamiento en cuanto a la elección del mismo.

Por lo que se refiere —y sería una segunda reflexión— en cuanto a la cesión de suelo a cambio de urbanización, es claro que la opción por el sistema de compensación es conforme con el ordenamiento jurídico. Vuelvo a repetir, es claro que la opción por el sistema de compensación es conforme con el ordenamiento jurídico.

Por otra parte, una serie de reflexiones también en cuanto a la eficacia. Y en cuanto a la eficacia te-

nemos que manifestar que este convenio ha permitido urbanizar un sector que, como se manifiesta en el informe, en concreto en el párrafo 41, es un enclave degradado con un alto índice de marginalidad. No podemos en este sentido coincidir con el informe en cuanto a que dice que sólo se ha urbanizado una parte del sector y ello porque en su informe entendemos que no se ha tenido en cuenta, por un lado, algo que es cierto, que inicialmente el sector objeto del convenio con Bekinsa se ordena mediante el Plan parcial 1.B, con un ámbito de 570.590 metros cuadrados, que ese sector se divide en dos unidades de ejecución, la número 1 de 308.165 metros cuadrados, donde se incorpora Bekinsa como empresa urbanizadora.

También, en tercer lugar, el documento de revisión del Plan General de Ordenación Urbana, aprobado por resolución del señor Consejero de Obras Públicas de la Junta de Andalucía, de 13 de octubre de 1999, produce sobre el sector ordenado por el Plan parcial 1.B una modificación importante al establecer que el mismo sea nuevamente ordenado por un plan parcial y fijar unos criterios de ordenación, artículo 465 de las ordenanzas, distintos de los establecidos en el Plan parcial citado.

En consecuencia de lo anterior, el único territorio que era susceptible de ser urbanizado está urbanizado en la actualidad, con lo que se ha cumplido el objeto del convenio, y lo que es más importante: los objetivos previstos en el planeamiento.

Otra consideración a realizar es una valoración del convenio, que entendemos, desde nuestra perspectiva del Grupo Popular, distinta a la mantenida en el informe del señor Consejero, en cuanto al nivel de eficacia del convenio que tiene que ver con elementos, digamos, intangibles y, por tanto, difíciles de medir. Marismas del Odiel es, o era, según un estudio sobre la vivienda en Huelva, realizado por la Empresa Pública del Suelo de Andalucía, la barriada a la que la población de Huelva coloca en último lugar entre sus preferencias para localizar su vivienda. Situación esta que no mejorará por el hecho de que las Administraciones públicas construyeran nuevas viviendas de promoción pública, sólo la urbanización, dotando a la barriada de servicios de calidad, de parques, de zonas deportivas, de zonas culturales, de zonas sociales, combinado con la intervención de la iniciativa privada, construyendo viviendas protegidas para familias con menos recursos económicos, sobre todo familias jóvenes, podían transformar la barriada. La oportunidad de iniciar este proceso se presentó en la forma de convenio entre Ayuntamiento de Huelva y la empresa Bekinsa.

En relación, y sería una cuarta reflexión desde este Grupo Popular, en relación a dicho convenio, firmado por el excelentísimo Ayuntamiento de Huelva con Bekinsa y la Universidad, tenemos también que manifestar que en la fecha en que el citado convenio fue aprobado por el Pleno del excelentísimo Ayuntamiento de Huelva no existía ningún litigio sobre los terrenos que la entidad Bekinsa se comprometió a poner a disposición del Ayuntamiento, sino que por el contrario tenía otorgada opción de compra a su favor sobre los referidos terrenos, mediante escritura pública de fecha 30 de noviembre de 1992, ante el notario del ilustre Colegio de Sevilla, don Rafael Leña Fernández, bajo el número 3.519 de protocolo, inscrita en el Registro de la Propiedad al tomo 1.636, libro 238, folio 46, finca 23.604.

Por ello, lejos de cualquier situación de incertidumbre sobre la titularidad de los terrenos, cuando se formalizó el convenio la entidad Bekinsa era la única que, comprometiéndose a ejercitar la opción de compra prevista, podía disponer y ejercer la facultad de gestión de los mismos, facultad que se ha visto confirmada con las sucesivas resoluciones recaídas, tanto administrativas como judiciales. El convenio suscrito tenía por objeto la gestión del sistema general y, en virtud del mismo, Bekinsa asume el compromiso de ejercitar el derecho de opción de compra que tiene sobre 180.800 metros cuadrados de suelo en el sector número 4, destinados a sistema general docente, a obtener por ocupación directa y, una vez concretado el aprovechamiento urbanístico que le corresponde y la ubicación del mismo, se obliga a poner disposición de la Gerencia Municipal de Urbanismo dicho suelo para su ejecución por la Universidad.

También señalar a este respecto que, según establece el artículo 201 del Texto refundido, 1992, legislación propia de la Comunidad Autónoma andaluza, en virtud de la Ley 1997, de 18 de junio, por la que se adoptan con carácter urgente y transitorio disposiciones en materia de régimen de suelo y ordenación, tras la sentencia del Tribunal Constitucional, 61/1997, de 20 de marzo, la obtención de los terrenos destinados a sistemas generales adscritos, o en suelo urbanizable programado, se producirá entre otras por ocupación directa.

La competencia para acordar la aplicación de esta modalidad de obtención de los terrenos dotacionales corresponderá a la Administración actuante, en este caso el Ayuntamiento, debiéndose seguir el procedimiento con quienes tengan la condición de interesados en el expediente incoado al efecto.

El convenio suscrito por el Ayuntamiento de Huelva y la empresa Bekinsa, dicho convenio firmado, en absoluto ha pretendido ni pretende nunca eludir la aplicación de la tramitación legalmente establecida, sino, por otra parte, comprometer y anticipar la ocupación de los terrenos que permitirá la ejecución por la Universidad de las obras de infraestructuras y ampliación de las instalaciones actuales, lo que va a posibilitar que se amplíe la oferta de estudios superiores a cursar en Huelva, evitando el desplazamiento de nuestros estudiantes fuera de nuestra provincia.

Por ello, entendemos que la Administración, en uso de las facultades, y ejerciendo las competencias legalmente atribuidas, lo único que ha pretendido es llevar a cabo la gestión de los terrenos comprendidos en el Plan parcial número 4, a través del sistema previsto en el planeamiento, proceso que ha culminado con la inscripción del proyecto de compensación redactado

en el Registro de la Propiedad con fecha 11 de junio del año 2002.

Señorías, para ir concluyendo, y una vez establecida esta argumentación en nombre del Grupo Popular, tenemos que manifestar con toda rotundidad que desde este Grupo defendemos lo que ha sido, por una parte, la estricta legalidad del convenio, y tengo también que decirle en este momento, que los matices, lo que pueden ser matices técnicos que en el informe se aprecian por parte del señor Consejero, en primer lugar desde la interpretación de los mismos y desde ese carácter de matiz, pues tienen nuestro respeto, respeto que por otra parte, y acatamiento, han tenido del propio Ayuntamiento de Huelva cuando, en concreto, se dice que se aceptan las recomendaciones contenidas en los párrafos 85 a 87, que por otro lado se informó los propios auditores, dice el Ayuntamiento de Huelva, en fecha 22 de octubre del año 2001, se procedió a la contratación de una consultoría externa para revisar, actualizar, valorar y digitalizar todo el patrimonio municipal, a fin de hacer más eficaz su gestión. Le decía que, en cuanto a la legalidad, creo que en todo momento ha sido objetivo por parte del Ayuntamiento de Huelva y de la Gerencia Municipal de Urbanismo el cumplimiento de dicha legalidad. No digamos en cuanto a la oportunidad del convenio.

Pero, permítanme, señorías, que aunque sean solamente 20 segundos, en cuanto a esa legalidad porque por parte de su señoría, el portavoz de Izquierda Unida, aunque de una forma un tanto etérea, difusa, ambigua, se han pretendido establecer determinadas sombras, haciendo ejercicios de comparación con determinados municipios de nuestra Comunidad Autónoma.

Permítanme, señorías, que, y sin irme del apartado concreto de este plan parcial número 4, que es el que se ha fiscalizado por la Cámara de Cuentas, yo creo que hay algo que está muy claro, y lo dice este humilde Diputado, además desde su condición de Alcalde desde hace unos cuantos años, entre otras cuestiones, elegido cuatro veces por mayoría absoluta de los ciudadanos, y como tal es responsable de temas municipales y urbanísticos, pues, tiene también algo que decir en la cuestión. Sería malo, sería malo, tremendamente malo para la democracia que siempre que se hable de cualquier tema de urbanismo, como estamos hablando en este momento, se ponga en entredicho lo que es la legalidad de un Ayuntamiento a la hora de la observación de las normas urbanísticas.

Y, miren ustedes, en un ejercicio de simplificación, que es el que siempre solemos hacer, sobre todo en los pueblos, y yo me honro de ser Alcalde de pueblo, el tema es tan sencillo como: Caiga la ley con todo su peso sobre todo aquello que trascienda la legalidad, caiga la ley con todo su peso sobre todo lo que trascienda un ápice la legalidad, sea un tema urbanístico, o sea de la índole que sea, pero no confundamos lo que puedan ser en un momento dado interpretaciones de la elección de determinados instrumentos urbanísticos, que está dentro de la facultad y de la autonomía de un Ayuntamiento escoger cuáles son los mejores instrumentos para lo que el planeamiento urbanístico, el desarrollo de una ciudad, y que eso en absoluto tiene que ser ni incompatible ni contradictorio con lo que es la observancia de la legalidad urbanística. Y, como no podía ser de otra forma, y en un Estado afortunadamente de Derecho y con una clara separación de poderes, si en algún momento ha sido vulnerada la legalidad, que sea la instancia jurisdiccional correspondiente la que se sancione dicha vulneración de la legalidad. Pero no establezcamos comparaciones donde no hay tales comparaciones, y, desde luego, vuelvo a repetir, desde este Grupo entendemos que la actuación del Ayuntamiento de Huelva en cuanto al Plan parcial número 4, al cumplimiento de la legalidad en el mismo, y a la observancia de las normas urbanísticas vigentes, ha sido un comportamiento ajustado a Derecho en todo momento.

Y, por último, en cuanto a la oportunidad del convenio. Simplemente cuando se ha dicho por parte de sus señorías intervinientes en el turno anterior de que no ha primado el interés general, entiendo que se debe simplemente a un conocimiento de la ciudad de Huelva únicamente desde el punto de vista geográfico, pero no desde el punto de vista real.

Este Diputado, que sí tiene por orgullo el serlo de la provincia de Huelva, puede afirmar con toda rotundidad en esta Cámara que si algo ha primado, si algo ha primado en ese convenio ha sido el interés general, y sobre todo en dos actuaciones largamente demandadas y reivindicadas por Huelva y por su provincia, una que afecta fundamentalmente a la capital, como es Marismas del Odiel, zona efectivamente degradada, y zona afortunadamente en estos momentos en transformación, y donde se están ejecutando las viviendas que las personas que tienen que estar en ellas requieren la dignidad de las mismas. Una zona que todo aquél que conozca la ciudad de Huelva sabe que ha cambiado como de la noche al día, y que tendrá que cambiar todavía mucho más con un acento fundamental: la dignidad de las personas, porque donde vivían antes esas personas eso no era compatible con los criterios de dignidad, si eso no es interés general, quién tenga que apreciar lo apreciará.

Y una segunda consideración, muy importante también, la Universidad de Huelva. A mí uno de los párrafos a los que he hecho alusión en mi intervención, en nombre de mi Grupo, anteriormente, me refrescaba muy mucho la memoria, y me refrescaba muy mucho la memoria porque yo fui de los que, y le aseguro bajo palabra de honor, señor Consejero, que yo no he cumplido los cincuenta, fui de los que tuvimos que emigrar, porque en nuestra ciudad, lejos de Magisterio y Peritaje Industrial no se podía cursar ninguna otra carrera, cuando estamos hablando de un convenio que por fin da respuesta a la demanda de tener Huelva la Universidad que se merece, dotándole, no solamente de un número importante de metros cuadrados para lo que sería la dotación de aulas, sino para aspectos fundamentales de ese crecimiento general de la Universidad en cuanto a mayor número de titulaciones académicas, en cuanto a mayor número de servicios académicos, en cuanto,

en definitiva, a esa Universidad de primera división, que también se merece la sociedad de Huelva y todo el conjunto de sus ciudadanos y ciudadanas, desde luego decir que no ha primado el interés general en este convenio, como mínimo me parece un simple ejercicio o de desconocimiento, o de frivolidad, sé que no lo dice por supuesto el informe de la Cámara de Cuentas, pero como se ha hecho alusión a intervenciones anteriores de sus señorías, sí consideraba oportuno el dar respuesta.

En definitiva, señorías, desde, por una parte, el respeto que nos merece el informe de fiscalización que ha expuesto el señor Consejero Mayor en esta Cámara, pero de la misma forma desde lo que —entendemos— ha sido una defensa de la legalidad y sobre todo del interés general en cuanto a la firma de este convenio por parte del Ayuntamiento de Huelva, desde este Grupo respaldamos la actuación del mismo.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE

—Muchas gracias, señor portavoz.

Por el Grupo Socialista, la Diputada tiene la palabra.

La señora CASTILLO JIMENEZ

—Gracias, señor Presidente.

Señor Consejero, quiero empezar no sólo agradeciendo la exposición y elaboración de este informe, sino felicitándole.

La Cámara de Cuentas nos tiene acostumbrados a hacer unos informes rigurosos, desde la objetividad y usted tiene, yo creo, el honor de dirigir a un equipo que trabaja muy bien. En este caso la felicitación viene desde el Grupo Socialista porque sabemos también muy bien que este trabajo de campo, el que da como resultado este informe no ha sido un trabajo fácil. Ha sido un trabajo en el que sus colaboradores han tenido, a veces, mucha falta de información por parte de la Gerencia de Urbanismo, por parte del Ayuntamiento de Huelva. Aún así, repito, el rigor con el que se hace este trabajo, le garantizo que desde el Grupo Socialista en la ciudad de Huelva y en este Parlamento va a tener sus frutos. Y va a tener sus frutos porque de las conclusiones que se sacan aquí, repito, desde el rigor, desde la objetividad y desde el trabajo bien hecho, no tienen más remedio que, como decía el portavoz de Izquierda Unida, traer consecuencias políticas, traer iniciativas que intenten corregir, mejorar, subsanar todo lo que aquí se denuncia, todo lo que aquí se plasma que no es poco, que no es poco, señorías.

Por tanto, repito, esto va a tener sus frutos, todo trabajo tarde o temprano ve sus consecuencias. Yo no puedo compartir con el portavoz del Partido Popular, que ha repetido lo que ya se recogía en las alegaciones que en ningún momento este informe, según dice literalmente, hace valoraciones lejos —dicen ellos— de los criterios de la estricta legalidad, valoraciones personales, no hemos encontrado desde el Grupo Socialista, le puedo asegurar, ninguna valoración personal, ni suya, ni de ningún otro miembro de su equipo de la Cámara de Cuentas, ni una sola valoración personal, y sí una fundamentación, repito, desde el rigor y desde el trabajo.

Parecer ser que el artículo 284 del Texto Refundido de la Ley del Suelo, para el Ayuntamiento de Huelva, para el portavoz del Grupo Popular hoy en esta Cámara, no forma parte del ordenamiento jurídico; no existe. El artículo 284 no existe. Por lo tanto, el principio de publicidad y de concurrencia, pues, nos lo saltamos, y además nos ilustramos o nos intentamos ilustrar en las alegaciones, y hoy en su exposición, con una serie de sentencias y de formas de himno a lo que está, de manera clara y nítida —repito—, en el artículo 284.

Señorías, yo no voy a aburrirles de nuevo con todo lo que incluye —repito—, con una claridad espantosa, este informe. Yo voy a insistir en lo que creo que más le importa a los onubenses, que más le importa a los ciudadanos: Que en la ciudad de Huelva tienen muchas dificultades para conseguir una vivienda, sobre todo, si tienen rentas bajas. De hecho, en los últimos años, de la ciudad de Huelva se han ido más de cuatro mil personas a vivir a la periferia por esa —digamos— falta de vivienda, mala gestión, encarecimiento y otras muchas circunstancias que, desde luego, nunca han primado el interés general, nunca han primado la dignidad de nadie de esos cuatro mil, que han tenido que emigrar en los tiempos que estamos de la ciudad de Huelva.

Quiero poner de manifiesto que las fechas son importantes. Y aquí se ha hablado de la aprobación del plan general en el año 1999. Ya entonces, la Consejería hizo algunas más que recomendaciones para que se subsanara mucho del contenido de ese plan; año 1999. Cuatro años después, señorías, en el 2003, no se han subsanado; se han seguido cometiendo —vamos a ser benévolos— errores que podían haberse subsanado ya, y siguen haciéndose modificaciones que, en definitiva, interesan a unos pocos y perjudican a muchos.

Estos convenios urbanísticos firmados y que se plasman en el informe, tanto el del año 1996, como el de 1999, tienen el informe desfavorable en contra tanto del Secretario General de la Gerencia de Urbanismo, como del propio Ayuntamiento.

Yo no creo que esto sea una apreciación personal, yo no creo que haya que buscar ningún atajo ni hacer ningún recorrido extraño por la jurisprudencia o por la doctrina para llamarle a las cosas por su nombre. Tienen el informe desfavorable. Eso no se lo ha inventado la Cámara de Cuentas, no se lo ha inventado este Consejero, no se lo ha inventado el Partido Socialista, no se lo ha inventado nadie; son los dos responsables de informar sobre esos convenios, y están en contra. Y eso es tan claro y tan transparente como el agua.

Por tanto, digo todas las consideraciones que se derivan de estos convenios urbanísticos. En el informe

que hoy nos trae a este debate están transparentes y objetivos. Y son muy fuertes, señorías, las conclusiones que se pueden derivar de esas consideraciones. Ahí podemos coincidir —coincidimos— con el portavoz de Izquierda Unida cuando habla de falta de transparencia, cuando habla de que no existe, no se prima en ningún momento, el interés general.

Pero en lo que se refiere al desarrollo urbanístico de este sector número 4, que después termina —al formar parte la empresa de esa junta de compensación— en Marismas del Odiel... Está lleno, repito, ese desarrollo urbanístico, de incertidumbre y de inseguridad jurídica.

Faltara más, señor Rodríguez, que la ley no tuviera el peso que tiene que tener, y que los tribunales no estuvieran para poner a cada uno en su sitio; faltara más. Ya se verán en los tribunales —si hay que verlo— todas las ilegalidades que se derivan de unos convenios, de unos incumplimientos, de unos errores y de una serie de actuaciones que, en definitiva, están ahí. Y ni usted ni nadie las va a poder cambiar por mucho que las adornemos.

Por tanto, cuando no se cumple un plazo, no se cumple; cuando en un convenio se firma, por parte del Ayuntamiento, que hay que urbanizar una zona de Huelva en un plazo, y la Cámara de Cuentas dice que no se ha cumplido —porque es así—, eso no es en el marco del respeto; eso es así y no se ha cumplido, y hay que asumirlo.

Por tanto, la urbanización de Marismas del Odiel, en el plazo que establecía el convenio, no se hizo. Algo que nos importa muchísimo... Yo creo que lo que más nos importa al Grupo Socialista aquí, y en Huelva, es el incumplimiento, la falta grave, gravísima, con los ciudadanos, con los onubenses, de la construcción de viviendas de protección oficial. Se firma en el convenio de 1996 y en el de 1999, 740 viviendas de Protección Oficial en Marismas del Odiel; según dice el señor Rodríguez, para devolverle la dignidad, o para dársela por primera vez, a las personas que allí viven.

Señor Rodríguez, si eso es así, hay 700 familias esperando que ustedes les devuelvan la dignidad, porque sólo han construido 56 viviendas de 740, señorías; lo firma el Ayuntamiento. No se lo ha inventado este Consejero, no se lo ha inventado esta portavoz, no se lo ha inventado ningún ciudadano que está demandando esa vivienda; lo han firmado ustedes y lo han incumplido ustedes. Por lo tanto, eso hay que asumirlo. Hay que decirles, a esas 700 familias, que el Ayuntamiento de Huelva no ha sido capaz de hacer esas viviendas. Porque, además, en esta campaña electoral ustedes han prometido 1.600 más, que habrá que sumárselas a las 700 que no han hecho. Y ya son muchas gentes a las que ustedes le van a tener que devolver la dignidad, o dárselas por primera vez en Marismas del Odiel; mucha, mucha gente. Y eso es lo que más le importa al Partido Socialista, señorías.

Por tanto, ni en las alegaciones que presentaron en su día, ni en la intervención que hace hoy, aquí, el Partido Popular, se nos aclara nada. Porque no se reconoce, sólo se llega al respeto de un informe que ellos consideran que tiene un matiz que está impregnado de una opinión personal.

Para el Partido Socialista, para el Grupo parlamentario en esta Cámara —repito—, este informe tiene una validez y un rigor que nosotros utilizaremos tanto en el Ayuntamiento de Huelva, como en esta Cámara, para intentar corregir todos los errores, para vigilar muy de cerca y controlar la acción del gobierno del Partido Popular, y para que los ciudadanos de Huelva sepan cuáles son los verdaderos intereses de ese partido en la ciudad.

Por lo tanto, señorías —repito—, mi agradecimiento por este trabajo bien hecho. Y termino diciéndole que es hora de que los errores —siendo benévola— que desde la Gerencia de Urbanismo se detectan en este informe, como son el que más del sesenta y ocho por ciento de las fichas donde tiene que estar la valoración del suelo... Y miren, señorías, quizás hay muchos ciudadanos y ciudadanas de Huelva que no sepan lo que es un balance, que no necesitan siquiera saberlo. Pero sí hay muchos ciudadanos —yo diría todos los ciudadanos de Huelva— que necesitan tener una vivienda, un techo, que necesitan saber cómo se puede parar la especulación, que necesitan que alguien les explique cómo es posible que las viviendas en Huelva hayan subido en los últimos años más de un cuatrocientos por ciento. Y como eso es imprescindible, nosotros, desde el Grupo Socialista, vamos a seguir trabajando para que la transparencia y la claridad asomen de una vez por todas en ese Ayuntamiento.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE

—Muchas gracias, señora portavoz.

Para concluir el debate, tiene la palabra el señor Consejero Mayor.

El señor CONSEJERO MAYOR DE LA CÁMARA DE CUENTAS

—Bien. Muchas gracias, señor Presidente.

Convenía recordar algunas cosas, respecto al conjunto de las intervenciones que ha habido en el debate. Efectivamente, la representación de la Cámara de Cuentas la gestiono yo —por decirlo de un modo lo más objetivo posible— y, consiguientemente, me toca exponer los informes de fiscalización que elabora la Cámara. Pero, en ningún caso son informes de fiscalización del Consejero Mayor. No soy yo quién hace los informes, como resulta evidente. Aunque, quizás, convenga recordarlo para que se tome en consideración el calado que puedan tener algunas afirmaciones. Y, quizás, recomendar, en este sentido, alguna mayor prudencia. El informe de fiscalización está hecho por un conjunto de técnicos que trabajan en la Cámara de Cuentas; es sometido, después, a la aprobación del Pleno de la Cámara en dos sucesivas ocasiones: Primero, en

su forma de informe provisional, y después en su forma de informe definitivo. Y, por cierto, en este caso además, creo que el informe contaba con una aprobación unánime. Y creo que estos son elementos que deben de tomarse en cuenta antes de expresar si se trata de meros matices, o de hechos que —digamos— merecen la confianza que la Cámara de Cuentas pueda otorgarles.

En este sentido, también conviene tomar en consideración que esta oportunidad, que se ha mencionado respecto al trabajo de la Cámara de Cuentas en esta ocasión, es, en todo caso, una oportunidad sobrevenida. Yo recordaría que la Cámara lleva de manera pionera, eso sí, trabajando en materia de urbanismo algún tiempo. Recuerdo, a estos efectos, el informe sobre los aprovechamientos urbanísticos en el Ayuntamiento de Estepona; recuerdo también el informe sobre un Plan parcial de ordenación urbana en La Línea; recuerdo también que el plan de actuaciones de este año tiene otro informe a elaborar respecto a la formación y a la gestión del patrimonio municipal del suelo. Es decir, se trata por tanto de una línea de fiscalización ya consolidada en la Cámara de Cuentas de Andalucía, que ha recibido, por cierto, el respaldo y la consulta por parte de otros órganos de control de las cuentas en el resto del país, como ha sucedido en Galicia, o como ha sucedido con el propio Tribunal de Cuentas del Estado. E, incluso, me permito recordar, en este sentido, que aprovechando esa oportunidad sobrevenida que ha ocurrido respecto al informe, ha habido un seminario este verano en Madrid, aprovechando el XXV aniversario de la Constitución. Y en ese seminario, voces tan autorizadas como el señor Pérez Llorca recomendaban al propio Tribunal de Cuentas del Estado entrar en la fiscalización del urbanismo como forma de atajar —digámoslo así— los últimos acontecimientos, de los que todos tenemos conocimiento en el país, o de intentar atajar.

La Cámara de Cuentas, en este sentido, por tanto, se propone, efectivamente, una defensa de la legalidad. Y señalar, en general —quizás en algún caso con apuntes concretos—, cuáles son las debilidades fundamentales de la gestión urbanística en Andalucía. A este respecto, en este caso, se ha llevado a cabo un informe sobre un plan parcial en Huelva. Pero eso no quita, para que este asunto esté respaldado —digámoslo así— por una trayectoria pionera, insisto, pero por una trayectoria ya muy acreditada y que, desde mi punto de vista, que reúne la mayor solvencia posible; por lo menos, dentro de los órganos de fiscalización que hay ahora mismo en el país.

Nada más y muchas gracias.

Informe Especial de la Cámara de Cuentas 6-03/ OICC-000003, de fiscalización de los Servicios Municipales de Transporte Urbano, ejercicio 2000.

El señor PRESIDENTE

—Muchas gracias, señor Consejero.

Pasamos al siguiente punto del orden del día: Informe especial de la Cámara de Cuentas de fiscalización de los servicios municipales de transporte urbano, ejercicio 2000.

Tiene la palabra el señor Consejero.

El señor CONSEJERO MAYOR DE LA CÁMARA DE CUENTAS

—Muchas gracias.

El Pleno de la Cámara de Cuentas aprobó por unanimidad, en su sesión celebrada el 12 de febrero de 2003, el informe de fiscalización sobre los servicios municipales de transporte urbano referente al año 2000. El servicio de transporte urbano, además de facilitar el desplazamiento de los ciudadanos, pretende paliar los problemas que el tráfico de vehículos ocasiona en las grandes urbes, tales como la congestión, el consumo de recursos económicos y de espacio, la contaminación atmosférica, sonora, etcétera, los accidentes y la fragmentación del espacio urbano.

El informe que se presenta ante esta Comisión ha incluido a la totalidad de los municipios de población superior a cincuenta mil habitantes, es decir, los que según la Ley de Bases de Régimen Local tienen la obligación de prestarlo.

Los objetivos más relevantes de este trabajo de fiscalización han sido los siguientes: Analizar los procedimientos utilizados por las entidades locales para efectuar el seguimiento y control de la prestación del servicio; analizar los distintos aspectos de la gestión desarrollada, tales como la economía en la adquisición y utilización de recursos humanos materiales y económicos; la eficacia en el logro del principal objetivo perseguido con el servicio, esto es contrarrestar la congestión del tráfico urbano mediante la comparación de la oferta y la demanda, y el uso eficiente de los recursos mediante la comparación de consumos y resultados. Y, en tercer lugar, evaluar la calidad del servicio prestado a los ciudadanos mediante el análisis comparativo de aspectos relacionados con la agilidad, accesibilidad, comodidad y seguridad.

Se han producido algunas limitaciones al alcance de los trabajos relacionados con los municipios de Vélez-Málaga, Alcalá de Guadaira, Sanlúcar de Barrameda, así como con las empresas que prestan el servicio en Dos Hermanas y Motril. Por otro lado, de las pruebas efectuadas se deduce que los municipios que prestan el servicio de forma directa, básicamente a través de empresas concesionarias, no han efectuado, en general, los procedimientos adecuados de seguimiento y control del servicio del transporte urbano, por lo que la información remitida a esta institución no ha sido previamente contrastada por aquellos. Esto ha impedido concluir de forma individualizada sobre los distintos aspectos de la gestión del mismo.

Del trabajo de fiscalización que hoy se presenta ante esta Comisión, se puede destacar conclusiones de carácter general, y otras referidas a los municipios con prestación directa e indirecta de estos servicios.

Como conclusiones de carácter general, se pueden señalar las siguientes: En cuanto a la regulación de este sector, la Comunidad Autónoma cuenta con competencias exclusivas en materia de transportes terrestres, tal y como recoge el artículo 13.10 del Estatuto de Autonomía, siendo la ordenación local en esta materia subsidiaria de la legislación autonómica. Sería necesaria una norma de la Comunidad Autónoma que abordase el problema del transporte colectivo urbano con una perspectiva integradora, evitando, en consecuencia, la actual dispersión legislativa. En su defecto, se ha aprobado hasta el momento la constitución de los consorcios de transporte del área de Sevilla y de la Bahía de Cádiz, estando prevista próximamente la constitución de los correspondientes a las áreas de Málaga y Granada.

Con posterioridad a la finalización de los trabajos de campo, el Parlamento de Andalucía aprobó la Ley 2/2003, de 12 de mayo, De ordenación de los transportes urbanos y metropolitanos de viajeros en Andalucía. De los 22 municipios con más de cincuenta mil habitantes, cuatro han optado por la prestación directa mediante sociedad mercantil municipal, que son Córdoba, Huelva, Málaga y Sevilla, y 18 por la prestación indirecta. De estos últimos, 17 la realizan mediante concesión administrativa; si bien, en el municipio de Vélez-Málaga no se ha llegado a formalizar la relación contractual a la fecha de terminación de los trabajos de campo, y Sanlúcar de Barrameda, a través de una sociedad de economía mixta.

Las fuentes financieras más significativas son, por orden de importancia, las tarifas satisfechas por los usuarios, las aportaciones municipales y las subvenciones finalistas del Estado.

Por lo que se refiere a los municipios con prestación directa, podemos concluir que, en relación con la utilización de recursos, el principal componente de los gastos de explotación lo constituyen los gastos de personal, que oscilan entre el 70% de Málaga y el 76% de Huelva. Se observan unas diferencias significativas en las retribuciones de la misma categoría: del 30% en personal de talleres, del 40% en inspectores y conductores, del 61% en dirección, y del 90% en Administración.

El absentismo medio de la empresa de Málaga es muy elevado, cercano al nueve por ciento, y muy alejado de la mínima de este subgrupo, que es Sevilla con el 5%.

Estas diferencias no obedecen, al menos, únicamente a la distinta edad media de la plantilla.

En relación con los recursos materiales, los vehículos de la empresa de Córdoba son los de mayor edad media, en torno diez años, mientras que en el resto es de seis años.

En cuanto a los recursos económicos, se pueden destacar las siguientes apreciaciones: La tarifa media más alta se da en Málaga, y la mínima en Sevilla con 0'46 euros —es decir, 76 de las antiguas pesetas—, y 0'28 euros —es decir, 46, respectivamente—.

El déficit por viajero oscila entre los 0'4 euros de Málaga y los 0'23 euros de Córdoba, lo que supone una diferencia del 71%.

Se han observado diferencias significativas en los precios de adquisición de algunos bienes y servicios, en particular aceite de motor y seguros de vehículos.

En cuanto a la financiación, la mayor aportación municipal neta por habitante se da en Sevilla, y la menor en Córdoba, siendo la primera el doble que la segunda.

En relación con la oferta, la empresa de Sevilla ofrece un número significativamente superior de plazas por habitante, 368, mientras el resto no supera las doscientas sesenta. Comportamiento similar se da en cuanto a los kilómetros útiles por habitante. En los últimos diez años, se ha producido un paulatino crecimiento de la oferta en Córdoba y Sevilla, con incremento globales respectivos del 37 y 29%; en cambio, existe estancamiento, con ciertos períodos de disminución, en Huelva y Málaga.

En cuanto a la demanda, el índice de utilización o proporción entre plazas demandadas y ofertadas, oscila entre el 25% de Málaga y el 34% de Sevilla, mientras que el número de viajes por habitante se sitúa entre los 62 y los 127 en las mismas empresas citadas.

La demanda, en los últimos diez años, ha crecido en Sevilla y Córdoba en el 14 y en el 4% respectivamente, y ha sufrido una disminución en Málaga y Huelva del 8 y del 4%.

Se está incrementando, paulatinamente, la utilización del bonobús, en detrimento del billete univiaje, que comporta menor agilidad del servicio.

En relación con la eficiencia, Huelva presenta la mayor proporción de kilómetros por conductor, siendo la menor en Sevilla. Huelva cuenta también con la mayor tasa de kilómetros por vehículos, siendo la mínima la de Málaga.

Sólo en Huelva se ha producido un incremento de la productividad en el ejercicio, entendida como relación entre el incremento de los kilómetros útiles y el de la plantilla. En Sevilla se ha mantenido, y en Córdoba y Málaga se han producido retrocesos, aunque poco significativos.

La velocidad comercial está paulatinamente descendiendo en los últimos años, lo que está motivado por el incremento del parque de vehículos privados. Este proceso es más acusado en el caso de la empresa de Málaga.

Utilizando un indicador sintético de ineficiencia relativa, calculado mediante el producto del gasto por kilómetro, del gasto por viajero y del gasto por habitante, de tal manera que a mayor valor y población similar, mayor sería el nivel de ineficiencia, y teniendo en cuenta que las poblaciones no son equivalentes, al menos se puede deducir que la empresa de Córdoba es menos ineficiente que la de Huelva, y que la que opera en Sevilla es menos ineficiente que la de Málaga.

En cuanto a calidad, sólo Málaga ha obtenido las certificaciones de los sistemas de aseguramiento de la calidad y de gestión medioambiental. Las empresas de Málaga y Sevilla realizan, anualmente, encuestas de satisfacción de los usuarios. En general, Sevilla

ofrece mejores indicadores en cuanto a agilidad, accesibilidad y comodidad del servicio.

Por último, en los referente a seguridad, Córdoba tiene la menor tasa de accidentalidad de viajeros, y Málaga la mayor. Sin embargo, ésta tiene la menor tasa de siniestralidad de vehículos, siendo la mayor Sevilla.

Respecto a los municipios con prestación indirecta, las principales conclusiones que se pueden deducir del trabajo de fiscalización son los siguientes: En general, no se dan los requisitos de lo que sería el establecimiento y la aplicación de un sistema de control efectuado por los entes locales de forma regular sobre la prestación de este servicio público y sus consecuencias económicas. La ausencia de los controles mencionados impide efectuar conclusiones, al menos de forma individualizada, sobre los distintos aspectos de este servicio público.

En cuanto a utilización de recursos, el gasto de personal representa al 58% del total de gastos de explotación, sí bien con oscilaciones importantes.

En los últimos años se ha producido una renovación del parque de vehículos, en mayor medida en los municipios de población superior a cien mil habitantes.

El gasto medio por viajero es inferior en los municipios de población superior a cien mil habitantes: 03'76 euros. Y en los de menor población, se sitúa en 0'99 euros.

La tarifa media de los municipios de menor población es ligeramente inferior, 0'5 euros, por 0'52 euros en lo de mayor población.

Los ingresos de explotación representan una proporción, sobre los gastos de explotación, notablemente superior en los municipios de mayor población, 72%; mientras que en los municipios de menos de cien mil habitantes es del 52%. En consecuencia, estos últimos deben financiar en mayor medida los gastos de la prestación del servicio, el 39% frente al 18%.

Cuatro municipios no aportan financiación neta para este servicio, en el ejercicio fiscalizado: El Ejido, La Línea de la Concepción, Algeciras y Marbella.

Considerando la aportación neta por habitante, destacan los importes de El Puerto de Santa María, 18 euros con 23 céntimos, siendo la media del grupo 4 euros con 89 céntimos, y Jerez de la Frontera con 26 euros con 65 céntimos, siendo la media de los municipios de más de cien mil habitantes, 7'49 euros.

En cuanto a la oferta, se observan unas significativas diferencias entre los distintos municipios con poblaciones similares, tanto en relación con el número de kilómetros por habitante, como en número de plazas ofertadas por habitante. Sobre la demanda, entre los municipios de menos de cien mil habitantes, se observa un índice de utilización superior en las localidades con oferta de plazas por habitante media o baja. En los municipios de mayor población se dan unas tasas, en general, similares. Sólo en cuatro municipios —Almería, Granada, Jerez de la Frontera y Sanlúcar de Barrameda— se introducen parámetros diferentes del déficit de explotación, tales como evolución del número de kilómetros, de viajeros, de costes, de los indicadores de calidad, etcétera, para retribuir al concesionario; hecho que no coadyuva a lograr una mayor eficiencia. Esto se ve agravado por dos factores: La prestación en régimen de exclusividad o monopolio, y el amplio plazo de duración de los contratos.

La velocidad comercial es superior en los municipios de 50 a 100.000 habitantes. El indicador sintético de ineficiencia relativa —calculado como antes se ha dicho— señala como municipios con menor grado de ineficiencia El Puerto de Santa María, siendo del grupo correspondiente a los de menor población, y Cádiz y Jerez de la Frontera entre los de mayor población.

En relación con la calidad, sólo son las empresas que prestan servicios en Granada, Jerez de la Frontera y Sanlúcar de Barrameda las que cuentan con certificación de calidad. Ninguna de las empresas ha obtenido la certificación de gestión medioambiental. El servicio, por lo general, es ágil en los municipios de población superior.

En cuanto a accesibilidad, las condiciones son, en general, bastante similares, salvo en lo que concierne a vehículos adaptados a personas con movilidad reducida, cuya proporción es más baja en los municipios de menor población: Dos Hermanas, Linares y Motril no disponen de ningún vehículo adaptado.

Para concluir, señalar que los indicadores de comodidad ofrecen mejores resultados en los municipios de población superior a cien mil habientes.

Nada más.

El señor PRESIDENTE

—Muchas gracias, señor Consejero.

Por el Grupo Popular, señor Fuentes, tiene la palabra.

El señor FUENTES LOPERA

—Muchas gracias, señor Presidente.

En primer lugar, agradecer la presencia del Consejero Mayor de la Cámara de Cuentas y restantes miembros del Consejo, confiando en que hayan pasado todos unas buenas vacaciones y estén perfectamente en forma para el período que nos queda.

Y yo, en primer lugar y en nombre del Grupo Parlamentario Popular, quisiera decir una cosa, señor Consejero: Yo creo que este documento es uno de los documentos con mayor aportación que ha hecho la Cámara de Cuentas en mucho tiempo. Y le voy decir por qué: Porque en nuestra Comunidad Autónoma no hay, precisamente —y yo creo que tampoco en España—, una cultura evaluadora, sobre todo de los servicios públicos.

Yo creo que este informe de la Cámara de Cuentas pone en buen criterio lo que tiene que ser una buena política evaluadora. Si nosotros estamos sosteniendo la necesidad de que los planes que están mante-

niendo no digo ya la Junta de Andalucía, sino las distintas Administraciones, tiene que haber un ente externo o interno, que sea capaz de evaluar no ya el control financiero y económico de las cuentas, sino también su eficacia y su eficiencia, para ver qué posibilidades hay que corregir aquellos errores que se hayan practicado, y ahondar en aquellas políticas que sean buenas y que puedan ser eficientes de cara al ciudadano, que es el que paga, que es el que sufre, pero también es el que ve con buen criterio este tipo de actuaciones.

Por eso le felicito públicamente, porque yo creo que este documento aporta y dice mucho de esta Cámara de Cuentas. Porque yo creo que es el primero que se trae a este Parlamento, que introduce criterios que anteriormente no introducíamos, que no estábamos acostumbrados a hablar de ellos.

El tema del sector público es un tema muy importante para los Ayuntamientos. Yo creo que este informe, y si me apura todo el informe, es un documento de reflexión para la Federación Andaluza de Municipios y Provincias. Si hubiese vergüenza política...,digo vergüenza política de todos, de todo el mundo... Este documento tiene que ser un documento de reflexión, de trabajo, de tomar nota, de apuntar por dónde van los derroteros de la eficacia, ver observaciones que se han hecho en su documento y que pueden ser muy interesantes: Lo que supone la prestación directa de la prestación indirecta, las valoraciones que usted hace sobre la necesidad de un mayor control en la prestación indirecta, que es necesaria... Pero también ver el coste que supone la prestación indirecta y la prestación directa en Ayuntamientos que, indiscutiblemente, no son todos iguales. Pero aquí hay cosas muy significativas en las que podemos entrar y que, de alguna forma, la política del día a día, la política municipal, tiene que considerar, tiene que evaluar, tiene que desarrollar esa evaluación y, por supuesto, tiene que tomar medidas. Esto no sirve absolutamente de nada, Consejero, que este magnífico trabajo se quede en esta comparecencia y no llegue a la FAMP. Y yo sé y me consta de que los Ayuntamientos han hecho sus respectivas alegaciones, pero que yo creo que en manos de la oposición, en manos de los gobiernos también de esos Ayuntamientos, puede ser un documento importantísimo para ver dónde están las debilidades y la fortaleza de un servicio problemático, un servicio complejo, un servicio que se le pide más que lo que usted ha comentado al principio —como bien ha comentado—, que transportar ya al ciudadano, sino que se pide ya otra cosa más importante. La eficacia del logro principal conseguido con este servicio, pues, de alguna forma, pretende contrarrestar —como apuntaba— la congestión del tráfico urbano mediante la cooperación de la oferta y la demanda, y el uso eficiente de esos recursos mediante la comparación de consumo y resultado.

Y yo, cuando lo he leído brevemente, porque tampoco soy un experto en la materia, veo las conclusiones... Habría que ver detenidamente todo el informe, porque, independientemente del color ideológico de cada uno de los gobiernos municipales, sí me parece un magnífico documento para estudiar, reflexionar y, sobre todo, para recoger esas aportaciones que se hacen, que, si no bien en las sugerencias no entran al detalle, pero sí se plantean consecuencias de ese estudio que me parecen bastante importantes y, sobre todo, que habla ya de conceptos que para nosotros pueden ser todavía novedosos, como la eficacia, la eficiencia, la calidad en el servicio... Es decir, cosas que yo creo que abundan en lo que tiene que ser la evaluación —como ya digo— de las políticas que se están poniendo en funcionamiento en los Ayuntamientos, y que yo creo que —y con ello acabo— viene a corroborar, viene a ahondar en lo que tiene que ser en Andalucía una cultura de la evaluación permanente para intentar mejorar y para lograr los criterios de gestión que todo el mundo quiere. Y eso no es, ni más ni menos que entrar en la eficacia, entrar en la eficiencia y entrar en lo bueno, bonito y barato, si es posible, para que todos paguemos menos o, por lo menos, paguemos lo que estamos pagando, pero también hacer las cosas mejor.

Yo creo que esa es la filosofía que sostiene cualquier gobierno municipal que se precie. Y eso es la gran aportación que este documento aquí plantea.

Yo sí le quisiera hacer alguna pregunta. Usted ha leído las conclusiones resumen del informe. Aquí hay diferencias en cuanto al coste entre Ayuntamientos y otros. Yo creo que no es el momento de entrar en la polémica de quién gestiona mejor o quién no, pero sí hay cosas comunes, Ayuntamientos comunes, que son bastante interesantes ¿no?

Yo creo que sí le haría una pregunta, que creo que es importante. Se ha separado, con buen criterio, la gestión del servicio de forma directa y forma indirecta. Nosotros —como usted sabe— queremos que las cosas, el servicio público, se gestione lo mejor posible y al menor coste posible. Y parece ser —yo he interpretado del informe— que la gestión indirecta es menos dolorosa, económicamente, que la gestión directa. Pero sí me ha sembrado una duda, que usted ha puesto de manifiesto, que es la falta de control por parte del Ayuntamiento para esa gestión indirecta. Y eso es lo que yo le quería preguntar a usted: Si usted, desde el punto de vista de su atalaya como Consejero Mayor de la Cámara de Cuentas, y visto el informe, ¿cómo cree usted...? En resumidas cuentas el informe, generalmente, está bien, cataloga bien y valora bien a todos los Ayuntamientos, salvo en unas cosas o en otras... Lo que pasa es que no es lo mismo el Ayuntamiento de Cádiz, por su término municipal, por sus habitantes, que el Ayuntamiento de Málaga, de Sevilla o de Huelva. Pero, en cualquier caso, cada Ayuntamiento con sus singularidades, con sus especificidades, yo creo que hay conclusiones que afectan a todos, por ejemplo, en la compra de materiales. Es una cosa que sugiere un poco de atención ¿no?: Porqué se compran los materiales a un precio, y hay tanta diferencia entre un sitio y otro, cuando estamos hablando de aceite y de seguros ¿no? Eso, yo creo que es una cosa que hay que tener un poquito de

sensibilidad y observar por qué se pagan en unos sitios más que en otros cosas parecidas o cosas iguales. Ustedes apuntan e insinúan aquí el tema del aceite y el tema de los seguros ¿no? Yo creo que eso es importante estudiar ahí, ver por qué esa diferencia en cuanto a ese tipo de compra.

En cuanto a los criterios de personal: El absentismo. Hay una empresa que tiene un problema de absentismos preocupante, y yo creo que eso es tarea prioritaria para los responsables de la empresa, en cuestión, de atajar ese tema, porque no es normal.

El tema de la edad media de los recursos materiales, pues, igual digo: El parque habría que renovarlo. Es decir, aquí hay una serie de planteamientos. La tarifa media... Bueno, eso se puede englobar, eso es más justificable porque puede de alguna forma encuadrarse más en la singularidad de cada uno de los municipios. Pero, en cualquier caso, aquí hay conclusiones en lo que es la utilización de los recursos, en lo que es la oferta, kilómetros por habitante, en cuanto a la demanda y, sobre todo, en la eficacia —como yo lo comentaba—.

Y un indicador que ustedes ponen encima de la mesa, que me parece muy acertado, es el indicador sintético y de ineficacia relativa, que eso de alguna forma nos puede situar bastante sobre la eficiencia o la ineficacia de algunas de las empresas ¿no? La calidad y la seguridad, por supuesto.

En definitiva, señor Consejero, felicitarle porque yo creo... Ya en su día, cuando apareció el informe, lo felicitamos. Yo creo que este informe no se puede utilizar como arma arrojadiza, pero sí se debe utilizar como documento de reflexión y, por supuesto, como una de las aportaciones más importantes que ha hecho esta Cámara de Cuentas a la hora de instaurar en Andalucía lo que tiene y deber ser una cultura evaluadora de los servicios públicos para intentar entre todos mejorar, porque para eso nos pagan.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE

—Muchas gracias, señor portavoz.

Por el Grupo Socialista, la Diputada Ortiz.

La señora ORTIZ RIVAS

—Sí.

Gracias, señor Presidente.

En primer lugar, en nombre del Grupo Socialista, también el reconocimiento al trabajo presentado esta mañana por el Consejero Mayor de la Cámara de Cuentas y, por supuesto, a todo el equipo que ha trabajado en este informe. Un informe que coincidimos con el portavoz del Grupo Popular, y yo creo que con todos los Diputados de esta Cámara, un informe importante. Importante por dos razones: Por una, porque aborda una cuestión que es una necesidad vital para el futuro de las ciudades, que es el transporte urbano. Y además un informe, porque hace una análisis cuantitativo que nos puede llevar, y nos lleva de hecho, a hacer reflexiones cualitativas de cómo está un servicio —como digo— tan fundamental como son los servicios municipales de transportes en las ciudades medias y grandes de Andalucía.

Estamos hablando además de un problema, que yo estoy convencida de que en el siglo XXI habrá que abordar de forma radical, en el sentido de que es un servicio que permite el transporte de ciudadanos, pero, además, es un servicio que va a ser imprescindible en el futuro desarrollo sostenible de las ciudades más allá de esa necesidad primera, por la que surge en su momento, de transportar a ciudadanos que viven más alejados de puntos importantes en los enclaves de la ciudad. Por lo tanto, una reflexión que, como digo, en el siglo en el que estamos, pues, las ciudades grandes se tendrán que hacer a fondo.

Y aquí quiero comentar algo que decía el portavoz del Grupo Popular, no con ánimo de polemizar, en absoluto, pero que creo que daba en la clave cuando hablaba de una cuestión. Y decía: «El transporte que queremos todos: bueno, bonito y barato». Y me hacía reflexionar que bueno, bonito y barato, dependiendo de qué. Porque el transporte urbano es deficitario, en el sentido que tiene que estar subvencionado por las Administraciones públicas, y barato dependiendo del parámetro que queramos usar. Yo creo que es barato, en el sentido de que va a ser imprescindible, y barato, en el sentido de que —como decía— para el desarrollo sostenible de una ciudad va a ser necesario. Pero no olvidemos que un servicio de calidad que aborde todas las ciudades tiene un coste económico. Y hay que plantearse que, quizás, no todos los ciudadanos están en disposición de correr al cien por cien y, por lo tanto, se convierte en un servicio público más allá —como digo— del mero trámite de transportar, o del coste del billete, se convierte en un servicio público para muchos ciudadanos que viven en determinadas zonas, y para muchas clases sociales. Y, en ese sentido, lo de barato creo que nos tenemos que concienciar todos que si queremos un transporte público de calidad, que si queremos unas ciudades sostenibles, tenemos que ofrecer un transporte público de calidad.

Y es verdad que el informe —yo coincido también— aporta datos que son dignos de reflexión y, sobre todo, que yo creo que van a ser y deben ser importantes para los municipios, que son los encargados de prestar ese tipo de servicios; datos importantes para comparar cómo se está gestionando, cómo se presta, hacia dónde tenemos que avanzar todas las Administraciones, pero fundamentalmente los Ayuntamientos, que prestan ese servicio con dificultad en muchos casos, en la mayoría, y que —como digo— necesitan del apoyo de la Administración pública para su financiación.

Y el análisis que se hace de... Un análisis pendiente siempre, y un debate importante, como son las prestaciones de servicios bien, en este caso, del transporte urbano, bien de forma directa, o bien de forma indirecta, para saber cuáles son los paráme-

tros que indican esa eficacia o esa eficiencia en los servicios.

Y yo coincido también con algo que se ha subrayado, y me preocupaba, de las conclusiones que hace el informe de la Cámara de Cuentas y cuando habla, la propia Cámara, de la falta de un seguimiento y control, por parte de las Corporaciones, cuando el servicio se presta de forma indirecta sobre todo.

Yo pienso que para mejorar un servicio hay que estar pendiente de su seguimiento y control como un servicio público, que, al final, se convierte el transporte en un servicio público. Y son importantes los indicadores que la Cámara de Cuentas nos ofrece para comparar: indicadores de control económico, de los recursos humanos, de los recursos materiales, de la demanda, de la eficiencia y, sobre todo, de la calidad del servicio que se presta y del grado de satisfacción de los usuarios. Porque, claro, cuando se dan datos que da el informe, que me parecen muy importantes, sobre servicios que incrementan la demanda, o servicios de transporte urbano en los que sí se incrementa la demanda y otros servicios en los que esa demanda no se incrementa, hay que preguntarse las razones, las causas del por qué el ciudadano no usa tanto como debiera el transporte urbano. Muchas veces, quizás esté en esa calidad que necesita ese transporte, para que sea competitivo con algo que tiene inundadas las calles, que es el automóvil. Tiene que ser competitivo con el automóvil. Los que vivimos fuera del centro de las ciudades, si tienes un servicio de transporte de calidad, pues, a lo mejor, lo más seguro es que te plantees dejar el automóvil en tu casa; pero si no, pues, no es competitivo con lo que inunda las ciudades. Y, como digo, habrá que plantearlo de forma radical, porque son insostenible más coches circulando por muchas zonas de la ciudad. Y, por lo tanto, creo —como decía— que son datos muy importantes.

Y sólo hace referencia a algunas conclusiones que también me han sorprendido y no quiero dejar de subrayar, aunque con mucha brevedad, porque creo que el informe se merece que sea una reflexión, quizás colectiva, de las Administraciones, sobre todo de las Corporaciones locales. Pero sí me preocupa un tema que, a lo mejor, es minoritario, pero yo creo que la sensibilidad de todos los ciudadanos... El hecho de que no haya vehículos adaptados para minusválidos, que haya tres municipios donde no hay ni un solo vehículo adaptado para minusválidos. Yo creo que no podemos permitir, si nos planteamos que eso es un servicio público, que existan pues ciudades en que los minusválidos no tengan opción ni en un solo caso. Y, además, estoy convencida que en el resto de los casos en que sí hay servicios adaptados para minusválidos siguen siendo insuficientes y minoritarios. Quizás no en todas las líneas y quizás no en todos los casos. Y, como digo, aunque sea minoritario, yo creo que eso no se puede permitir en un transporte que aspire a ser público, dejar al margen de eso a un grupo de ciudadanos que lo necesitan.

Y, por último, aunque el Consejero Mayor de la Cámara de Cuentas ha comentado, es verdad, que el informe quizás, al referirse al año 2000, pues sí es un informe que ya está pidiendo su actualización. Y, en ese sentido, una de las conclusiones era la necesidad, que comparto, de que hubiera una legislación específica de la Junta de Andalucía y que en estos momentos afortunadamente ya existe la Ley de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía, cuyo debate final en este Parlamento fue el 23 de abril del año 2003. Y, además, esa ley aborda esto y otras cuestiones que en este informe no aparecen, obviamente, porque no existen, que es el transporte urbano por auto mediante el sistema de autobuses y el futuro del transporte urbano en Andalucía, que pasa también por los metros, por los cuales la Consejería de Obras Públicas ha apostado, desde mi punto de vista, con valentía y con rigor.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE

—Muchas gracias, señoría.

Para concluir el debate, el señor Consejero Mayor.

El señor CONSEJERO MAYOR DE LA CÁMARA DE CUENTAS

—Bien, muchas gracias.

Brevemente. Agradezco la acogida que tiene el informe que se inscribe, bueno, como ha ocurrido con anterioridad en algunas ocasiones, se inscribe en esa línea, emprendida muy firmemente por la Cámara desde hace tiempo, de atender a uno de los cometidos que la ley le asigna, que es justamente permitir al Parlamento y a los andaluces formarse criterios sobre la calidad de los servicios, no sólo de las cuentas, así de la gestión financiera, etcétera, sino de la calidad que, efectivamente, perciben los andaluces, los servicios públicos que obtienen los andaluces de las distintas administraciones. En esa línea de fiscalizaciones se inscribe éste y otros informes elaborados por la Cámara de Cuentas, de los que no voy a hacer ahora mención.

Efectivamente, el informe, por esa naturaleza, digámoslo así, también emprendedora, por esa naturaleza primeriza o pionera en un campo de investigación para la Cámara de Cuentas, pues seguramente deja datos sin desarrollar. Uno de los elementos que a mí se me ocurre y que sería el que ha sido puesto de manifiesto por la señora Diputada recientemente, justamente ése de la equidad, no ya sólo respecto a los usuarios concretos que tengan minusvalías físicas, sino también respecto de la formación de los ingresos que dan lugar a los gastos de las entidades y también desde el punto de vista de los usuarios según las zonas, etcétera; es decir, el informe seguramente deberá completarse en el futuro con multitud de otros elementos, pero es un comienzo y a mi juicio es, y

según parece también al de ustedes, un comienzo muy aceptable.

Respecto a la pregunta que hacía el señor Fuentes, siempre poniendo en sus intervenciones el dedo en la llaga, digámoslo así, de lo que pueden suponer los informes de fiscalización, incluso tengo una respuesta que darle que me suministran los colaboradores de la Cámara. Dicen éstos que como no existen criterios unificados entre las distintas empresas en la adquisición de los recursos materiales, pues en ello no ha influido que la prestación del servicio sea directa o indirecta. Pero, bueno, yo creo que la respuesta la da el propio informe. No hay comparación entre la gestión directa y la gestión indirecta. Y justamente por eso se ha separado el informe entre las empresas de un tipo y las empresas de otro tipo, porque resultaba con los datos disponibles efectuar comparaciones globales, que hubiera sido bueno efectuar comparaciones globales por los dos sectores, y después con comparaciones más concretas pero también globales de multitud de otros elementos.

De todas maneras, yo creo que, a la vista del resultado y de las conclusiones obtenidas en el informe, sería bueno, como es bueno en otros campos, proponerse elaborar periódicamente fiscalizaciones de este tenor para ir justamente en vistas de mejorar la calidad de los servicios públicos que reciben el conjunto de los andaluces, porque éste además es un servicio público que permite incluso sobreponerse a la visión localista de los problemas porque, en definitiva, el transporte es justamente entre dos puntos geográficos y muchas veces están fuera del ámbito de una gestión municipal o de una gestión específica.

Nada más. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE

—Muchas gracias, señor Consejero.

Se suspende por un momento la Comisión para despedir al señor Consejero Mayor, al cual agradecemos una vez más su comparecencia en esta Comisión.

[Receso.]

El señor PRESIDENTE

—Continuamos con la Comisión.

Comunicar dos cuestiones: una, que a petición del Grupo Parlamentario Izquierda Unida decae la iniciativa presentada, la proposición no de ley presentada por el Grupo de Izquierda Unida, la cual consta en el número tres del orden del día. Y la segunda es que se ha solicitado por parte del Grupo Socialista un debate agrupado de las dos iniciativas, la segunda y la cuarta, solicitando también que sea la última en el orden del día. ¿Existe algún inconveniente por parte de la Cámara? Bien, pues continuamos con la Comisión.

Proposición no de Ley 6-03/PNLC-000044, relativa a conexión Jaén-Córdoba por la A-306, entre El Carpio y Torredonjimeno.

El señor PRESIDENTE

—El siguiente punto es proposición no de ley relativa a conexión Jaén-Córdoba por la A-306, entre El Carpio y Torredonjimeno, presentada por el Grupo Popular.

Señor portavoz. Tiene la palabra el señor Fuentes.

El señor FUENTES LOPERA

—Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, traemos a esta Comisión lo que nosotros entendemos que es uno de los grandes compromisos contraídos por el Gobierno de la Junta de Andalucía cuando elaboró el Plan director de infraestructuras 1997-2007.

Señorías, estamos hablando de la importancia que supone para los andaluces, concretamente para dos ciudades cuyo futuro está prácticamente basado en ser ciudades intermedias que requieren de conexiones rápidas y que, de alguna forma, contribuyan a agilizar todo el tráfico y toda la fluidez de servicios y prestaciones que requiere ese sistema de ciudades que necesita Andalucía. En definitiva, señorías, estamos hablando de la conexión Jaén-Córdoba por la 306 entre El Carpio y Torredonjimeno. Recordarles a sus señorías que ya está realizado ese desdoble en el tramo Jaén-Torredonjimeno.

Y dicho esto hacer una consideración, que yo creo que es importante. Si el desarrollo de las redes de gran capacidad resulta imprescindible para la integración de Jaén y Córdoba en Andalucía, en las estructuras territoriales y económicas nacionales y europeas, así como en el progreso de nuestra economía y observaciones con las regiones vecinas, el resto de la red de carreteras no lo es para lograr que le territorio provincial y regional llegue a ser un verdadero espacio común económico y político para todos los ciudadanos, dotándola de plena conectividad interior y de fácil acceso a la red de gran capacidad en cualquiera de sus ámbitos subregionales.

El Plan director de infraestructuras, como comentaba al principio, 1997-2007, aprobado en mayo de 1999, contemplaba la conexión Jaén-Córdoba por la A-306 entre El Carpio y Torredonjimeno. Esta actuación corresponde a la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Andalucía en su presunta labor de coordinación con la construcción de otras obras competencia del Ministerio de Fomento, para que el desarrollo de la red sea el más rápido y funcional posible.

Por otra parte, la conexión y desdoble del tramo El Carpio-Torredonjimeno supone comunicar más rápidamente Córdoba con Jaén y Castilla-La Mancha, y a la vez conectar dos vías de gran capacidad, la Nacional IV con la Nacional 323. A ello hay que añadir