

BOPA 7 DE NOVIEMBRE DE 2006-11-09

1.1.3 RESOLUCIONES

1.1.3.2 Consecuencia de comunicaciones, programas o planes del Consejo de Gobierno

7-06/PPCG-000001, Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía y Resoluciones consecuencia del debate del citado Plan

Aprobadas por el Pleno del Parlamento en sesión celebrada los días 25 y 26 de octubre de 2006

Orden de publicación de 30 de octubre de 2006

PRESIDENCIA DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

El Pleno del Parlamento de Andalucía, en sesión celebrada los días 25 y 26 de octubre de 2006, ha aprobado el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía 7-06/PPCG-000001, así como las Resoluciones consecuencia del debate del citado Plan, según texto que se inserta a continuación:

**RESOLUCIONES CONSECUENCIA DEL DEBATE DEL
PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE ANDALUCÍA**

1. 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 con incidencia en el territorio para aportar coherencia a los territorios que conforman la identidad de Andalucía.
2. El Parlamento de Andalucía manifiesta que es esencial que el POTA se configure como garante de igualdad entre todos los ciudadanos 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.
3. El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a desarrollar, tras el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, un Plan de Infraestructuras para el periodo 2007/13, que contará y recogerá las correspondientes dotaciones presupuestarias, así como el calendario de ejecución.
4. El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a que en el POTA se recoja con claridad el mapa de infraestructuras y equipamientos andaluces, las zonas protegidas de ámbito autonómico y los límites, así como los criterios de crecimiento de los distintos planes de ordenación urbana.
5. 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.
6. 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.
7. 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.

8. El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a que en el Plan de Infraestructuras que se desarrolle posteriormente al POTA active inversiones que garanticen el suministro en todos los ámbitos supramunicipales de gestión del ciclo integral del agua, en toda Andalucía, coordinadas con los programas del Gobierno Central y de la Unión Europea.

9. El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a que en el Plan de Infraestructuras que se desarrolle posteriormente al POTA se recoja un calendario de puesta en marcha de instalaciones depuradoras de aguas en toda Andalucía.

10. 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 supramunicipal del ciclo integral del agua.

11. El Parlamento de Andalucía manifiesta que el POTA debe asegurar y garantizar que la red de telecomunicaciones llegue a toda Andalucía en condiciones de igualdad, como factor de desarrollo y cohesión territorial.

12. El Parlamento insta al Consejo de Gobierno a que posteriormente a la aprobación del POTA se elabore un plan de infraestructuras de Andalucía para el periodo 2007/13, con un calendario de actuaciones.

13. El Parlamento de Andalucía manifiesta que es esencial que el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía contenga mecanismos de control para alcanzar los objetivos que se enuncian, especialmente en la consecución de un desarrollo sostenible en todo el territorio andaluz.

14. El Parlamento de Andalucía insta a que las Administraciones Públicas andaluzas, dentro del marco de sus respectivas competencias, asumirán que la función del transporte es crear accesibilidad, 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 un sistema de transporte multimodal e integral basado en los servicios de transporte público y el fomento de los desplazamientos en medios no motorizados (en bicicleta, a pie), frente a la preeminencia del automóvil. El sistema de transporte contribuirá a la reducción de la movilidad innecesaria, al equilibrio entre el mundo rural y el mundo urbano, al desarrollo del sistema de ciudades medias que eviten los fenómenos de congestión urbana y, en definitiva, a alcanzar la máxima accesibilidad atenuando el tráfico y la movilidad innecesaria. 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.

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

16. 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.

17. El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a identificar las infraestructuras ferroviarias del territorio andaluz que tengan carácter estratégico y sobre las que prioritariamente deban desarrollarse servicios públicos ferroviarios.

18. El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a desarrollar y extender las infraestructuras y servicios ferroviarios en la Bahía de Cádiz en el marco del Plan de Transporte Metropolitano para la movilidad sostenible, considerando específicamente el tren tranvía en el 2º puente de acceso a Cádiz.

19. El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a elaborar una estrategia para el desarrollo del transporte no motorizado, dirigido fundamentalmente a fomentar el uso de la bicicleta y los desplazamientos a pie, incluyendo el diseño y construcción de redes de carriles bici y senderos peatonales. Así mismo, en el contexto de los sistemas intermodales de transporte se fomentarán iniciativas destinadas a incrementar el protagonismo de la bicicleta con medidas como la potenciación y facilitación de su acceso a los medios de transporte público.

20. El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a identificar los futuros aeropuertos que pudieran surgir en Andalucía que tengan carácter estratégico en los que prioritariamente deban desarrollarse servicios públicos de transporte aéreo.

21. 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.

22. El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a que en los planes de ordenación del territorio de los ámbitos de la costa de Granada y de la Janda en Cádiz, se incluyan como espacios a proteger las laderas subtropicales de Motril y el prado de Castill Novo en Conil de la Frontera, respectivamente.

23. El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a que el POTA incluya como norma y con carácter general criterios para un crecimiento urbanístico ordenado 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 existente ni los crecimientos que supongan incrementos de población superiores al 30% en ocho años. En todo caso, los planes de ordenación del territorio de ámbito subregional determinarán criterios específicos para cada ámbito.

24. El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a desarrollar los indicadores de tipo ambiental que deban ser integrados en el planeamiento urbano, con objeto de determinar la sostenibilidad de los planes adoptados.

25. El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a elaborar una norma (ley o decreto) durante el primer semestre de 2007, que regule la instalación de campos de golf en Andalucía, disociándolos del desarrollo urbanístico y estableciendo los parámetros limitativos para su tamaño e impacto ambiental y paisajístico.

26. El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a:

– Incluir las laderas de cultivos 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.

– Incluir, dentro de las redes de ciudades patrimoniales de Andalucía, la red de ciudades patrimoniales de la caña de azúcar de la costa mediterránea andaluza, con cabecera en la ciudad de Motril.

27. El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a mejorar la articulación territorial y las relaciones socioeconómicas del sur de la provincia de Córdoba con la provincia de Sevilla.

28. El Parlamento de Andalucía insta al Consejo de Gobierno a incluir las rutas del vino de Andalucía en el sistema de patrimonio territorial contemplado en el POTA.

29. 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 actualmente en elaboración, que afecten al litoral andaluz, procediendo a formular, antes de la finalización del primer semestre de 2007, los de aquellas comarcas litorales en las que aún no se ha hecho.

30. 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 POTA 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.

31. 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.

32. 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.

33. 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.

34. 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.

35. 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.

36. 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.

37. 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 actividades 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.

38. 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.

39. 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 Algarbe 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-Faro.

40. 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.

41. 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.

42. 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.

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

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

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

46. 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.

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

48. 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.

49. 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.

- 50.** 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.
- 51.** Impulsar la elaboración de la cartografía de riesgos naturales y tecnológicos en Andalucía.
- 52.** Formulación de un Plan de Ordenación del Territorio de ámbito subregional para el Valle del Almanzora.
- 53.** 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 Almanzora, y las conexiones entre el norte y sur de la provincia, dando respuesta a las necesidades de los diferentes sistemas productivos locales.
- 54.** 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 Alpujarra, área de Tabernas, Los Filabres, Almanzora y Los Vélez.
- 55.** 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.
- 56.** 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.
- 57.** 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.
- 58.** Prever la ampliación del ámbito de influencia del Centro Regional de Granada a nuevos municipios de su entorno.
- 59.** Prever el desarrollo de ferrocarril de cercanías o tranvía en la costa granadina entre Motril y Almuñécar.
- 60.** Garantizar, en el desarrollo de los ejes ferroviarios planificados la conexión de las ciudades de Motril y Loja.
- 61.** 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.
- 62.** Incluir el hábitat de cuevas y la red de ciudades termales de la provincia de Granada dentro de los recursos del patrimonio territorial.
- 63.** 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.
- 64.** Impulsar el desarrollo de las actuaciones del Programa de la Dehesa de manera prioritaria en el ámbito del

Andévalo y la Sierra de Huelva.

65. 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).

66. 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.

67. 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.

68. 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.

69. 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.

70. 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.

71. 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.

Se publica en el BOPA de fecha 7 de noviembre de 2006