

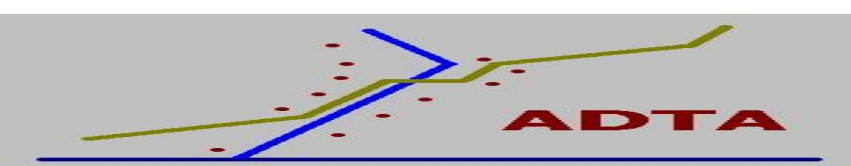
**ALCALDE-PRESIDENTE
AYUNTAMIENTO
Parque Nuestra Señora del Rocío, 1
41870 ESPARTINAS**

Aljarafe, a 13 de septiembre de 2009.

La **Asociación en Defensa del Territorio del Aljarafe (ADTA)**, asociación registrada ante la Consejería de Justicia y Administraciones Públicas y domiciliada en Palomares del Río (Sevilla), calle Cruz del Sur número 8, ante la reciente exposición al público del documento **“INNOVACIÓN CON CARÁCTER DE MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL P.G.O.U (ADAPTACIÓN PARCIAL DE LAS NORMAS SUBSIDIARIAS DE ESPARTINAS. TERRENOS DE TABLANTES. ESPARTINAS. SEVILLA”** del municipio de **ESPARTINAS** (en adelante Documento de MP ó simplemente la MP), **EXPONE lo siguiente:**

1º. La Asociación de Defensa del Territorio del Aljarafe (ADTA) es una asociación entre cuyas finalidades está el ejercicio del derecho de participación ciudadana en la toma de decisiones en asuntos vinculados al interés público. Para ello utiliza, entre otros, los canales establecidos en la legislación sectorial, territorial y urbanística, en los procesos de redacción de los planes, con el fin de velar porque en las propuestas de dichos Planes se tenga en cuenta el carácter global e interrelacionado de los problemas sectoriales, territoriales y urbanísticos de la comarca del Aljarafe, predomine la visión a largo plazo y los intereses colectivos por encima de la visión a corto plazo y los intereses particulares, y se sitúen dentro de la filosofía del desarrollo sostenible adoptada por la mayoría de organismos europeos e internacionales y que cada vez más se revela como la única que puede asegurar un futuro viable para nuestras ciudades y pueblos.

2º. A la vista del documento MP, y de acuerdo con los objetivos de la Asociación antes expuestos, hacemos **las consideraciones y alegaciones** que se exponen en los apartados siguientes..



A.- La incidencia del Avance de PGOU en la ordenación del territorio del Área Metropolitana de Sevilla y de la comarca del Aljarafe.

El municipio de Espartinas se integra en el área de influencia metropolitana de Sevilla capital, y dentro de ella, en la comarca del Aljarafe. Esta comarca constituye una unidad incuestionable tanto desde el punto de vista físico (meseta elevada entre las vegas de los ríos Guadalquivir y Guadamar), como histórico (alfoz de la ciudad de Sevilla, de la que constituía su principal granero, y puerta de entrada a ella desde Niebla y Huelva), como territorial. En este último aspecto, la peculiar estructura de asentamientos en forma de pequeños núcleos de población cercanos entre sí y comunicados por una densa red de carreteras y caminos, es tal vez el elemento más característico de la comarca que la singulariza no sólo en del área metropolitana sino también en la provincia e incluso en el Bajo Guadalquivir. Esta estructura tradicional hoy en día está muy alterada por el desarrollo urbanístico de los últimos años en los núcleos de la Cornisa central (Camas, Castilleja, Tomares, San Juan y parte oriental de Mairena), pero en el resto de los municipios todavía se identifica perfectamente en el territorio. Superando estériles enfrentamientos entre los antiguos y los nuevos pobladores, el mantenimiento de la identidad de los pueblos y de la estructura territorial propia de la comarca creemos que interesa a todos y se debe defender y potenciar. **Ello significa, en el orden urbanístico situar los crecimientos urbanos alrededor de los cascos antiguos de los pueblos, evitar las urbanizaciones aisladas, y mantener un colchón de suelo rústico o espacios libres entre los núcleos que evite la creación de un continuo urbano indiferenciado y suburbial.** Estos planteamientos han sido defendidos por ADTA desde sus inicios.

La **Ley de Ordenación Urbanística** (LOUA) de la Junta de Andalucía, recoge esos planteamientos, obedeciendo a un principio que queda expuesto en su preámbulo: *“El urbanismo del siglo XXI tiene, pues, como principal reto atender a la conservación, rehabilitación y recualificación de la ciudad existente, frente a la imperiosa demanda de más suelo para urbanizar que ha sido su rasgo más característico a lo largo del siglo XX”.*

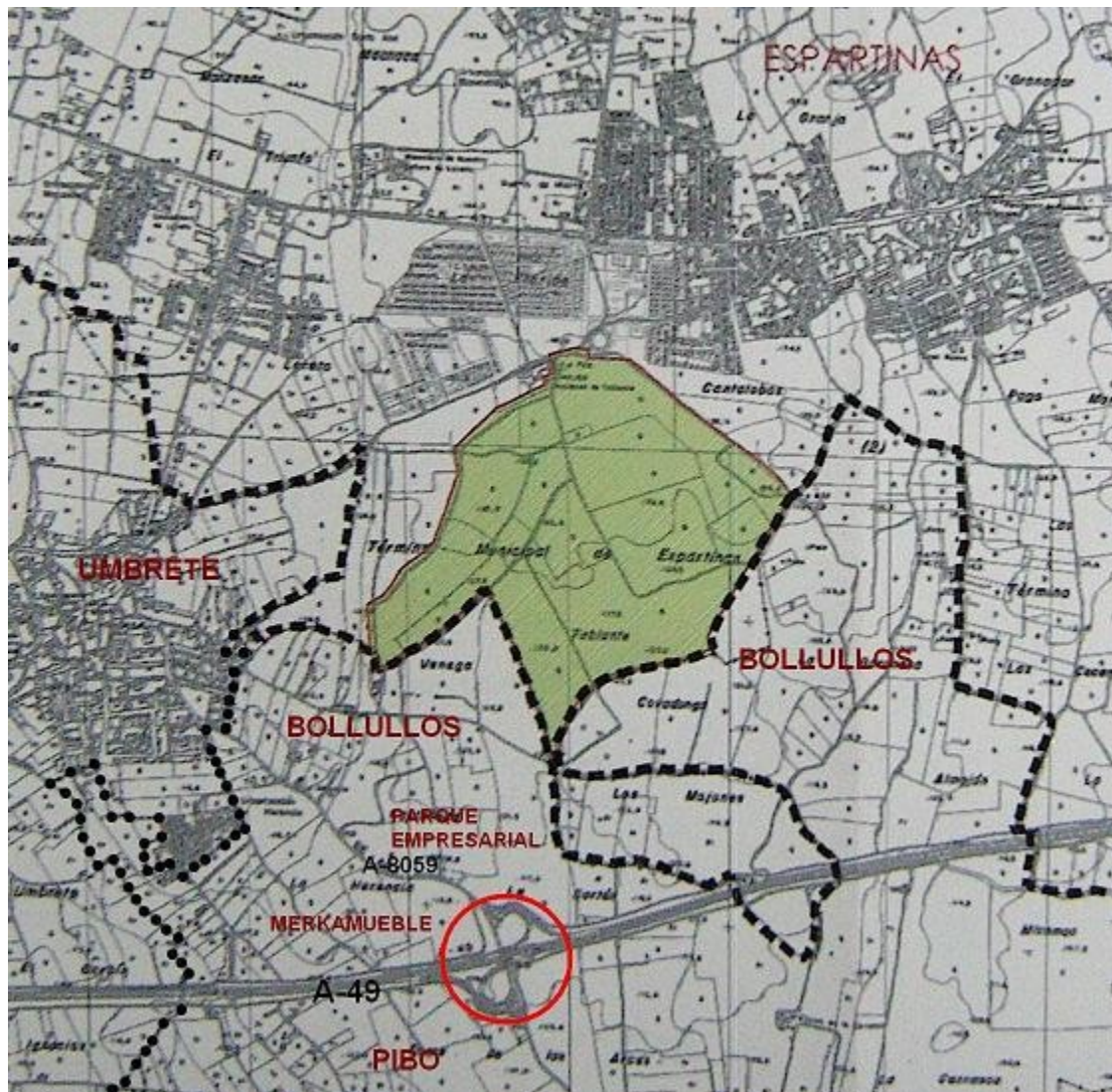
Esos planteamientos también está contenido en el **Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía**, documento aprobado por la Consejería de Obras Públicas y Transportes, en aplicación de la **Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de Andalucía**, como más adelante se expone.

Por otra parte la mayoría de organismos internacionales y europeos han adoptado una filosofía del desarrollo sostenible, que cada vez más se revela como la única que puede asegurar un futuro viable para nuestras ciudades y pueblos. Es el caso de la Agenda 21 (ONU, Conferencia de Río 1992), la Agenda 21 Local (Conferencia Europea de Ciudades y Pueblos Sostenibles, Conferencia de Aalborg 1994) ó la **Estrategia Territorial Europea** (Reunión de Ministros Responsables de Ordenación del Territorio, Potsdam 1999). En un sentido similar se orienta la Comunicación de la Comisión, de 11 de febrero de 2004 - «Hacia una estrategia temática sobre el medio ambiente urbano» [[COM \(2004\) 60](#) - Diario Oficial C 98 de 23 de abril de 2004], que es una de las siete estrategias temáticas contemplada en el [Sexto Programa de Acción en materia de Medio Ambiente](#).

Esta filosofía se plasma en el **Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía** como más adelante se expone.

A.1 La falta de justificación y desmesura de la propuesta.

La MP propone la clasificación de casi 100 hectáreas (93) de olivar al oeste del municipio, en contacto con el límite de término con Bollullos de la Mitación.



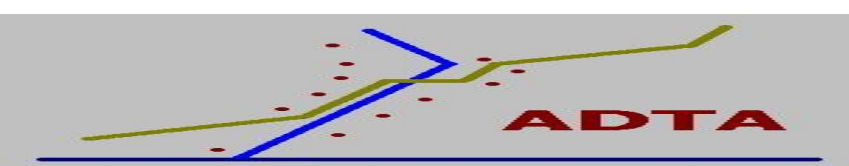
En el punto "1.Objetode la Innovación." (página 5), se citan como motivos de la MP, los siguientes:

"a) Motivos de Interés Público.

Necesidad de dotar al municipio de nuevos terrenos vinculados al núcleo de la población, dotados de una buena accesibilidad, con el onjeto de promover una mayor actividad productiva que genere la construcción de nuevas dotaciones e industrias. Buscando la máxima idoneidad y coherencia con la ordenación urbanística-territorial propuesta, en un suelo dotado de una gran accesibilidad debido a la proximidad al enlace con la gran infraestructura de comunicación existente, la autovía Sevilla-Huelva....

b) Coherencia con el planeamiento vigente.

La finalidad por tanto de ésta innovación con carácter de Modificación Puntual del P.G.O.U. (Adaptación Parcial de la Revisión de las Normas Subsidiarias del Planeamiento Municipal de Espartinas), es la clasificación de una bolsa de suelo no urbanizable como Suelo Urbanizable para la construcción de nuevas edificaciones que fomenten la creación de empleo y riqueza....".



En el punto "8 Determinaciones del Planeamiento Territorial. 8.1. Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla (P.O.T.A.U.S.)", después de unas citas y generalidades basadas en el texto del POTAUS concluye en la página 41:

"Siguiendo este criterio se pretende buscar una estrategia que permita realmente alcanzar los objetivos que se pretenden en el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla y plantear el nuevo suelo, no como competencia entre dos municipios, sino como el complemento que aporte un valor añadido al Área de Oportunidad del Parque Empresarial de Bollullos de la Mitación. La importante dimensión del ámbito de la Innovación, frente al área de oportunidad de Bollullos, implica que su desarrollo pueda extenderse a un ámbito mucho mayor, dotando al conjunto más cualificado que albergue grandes equipamientos que supongan un beneficio, no sólo para el municipio de Espartinas, sino para todo el área metropolitana. para que esto sea posible, se ha fijado una dotación de SS.GG muy por encima del planeamiento vigente, los cuales se han ubicado en el ámbito central de la innovación, facilitando así la accesibilidad desde ambos municipios...."

Y en el punto "III Memoria de Ordenación. 2. Justificación de la Conveniencia y Oportunidad de la Formulación de ésta Innovación con carácter de Modificación." después de una serie de consideraciones generales sobre la planificación territorial, insiste en los mismos argumentos, necesidad de mejorar las dotaciones, creación de industria para generar riqueza y dotar de un acceso a la A-49.

No estamos de acuerdo en la forma que se han gestado las Áreas de Oportunidad del POTAUS y así lo hemos expresado en las alegaciones a dicho documento y en cuantas declaraciones hemos podido. Y el Área de Oportunidad Parque Empresarial de Bollullos, tiene la misma justificación que otras muchas Áreas de Oportunidad, es decir ninguna justificación. Pero lo que no cabe duda es que han intentado contentar a muchos ayuntamientos de una manera más ó menos acertada, en una paradigmática desviación del poder de ordenar el territorio encomendado a la Junta de Andalucía. Y así todos los municipios de la zona, incluida Espartinas, tienen una ó dos áreas de oportunidad. Y, mal que nos pese, **es el POTAUS el que ha fijado las actuaciones que ha fijado y NO OTRAS, para la consecución de sus objetivos.**

La idea de *complementar el Área de Oportunidad Parque Empresarial de Bollullos* (este Área de Oportunidad tiene 51 has), no ha sido tenida en cuenta en el POTAUS. Tampoco se trata de satisfacer demandas muy cualificadas ("actividades industriales y terciarias" no son demandas cualificadas) que justifiquen su relevancia metropolitana y además están suficientemente atendidas, como se puede deducir de los datos que aportamos en el ANEXO 1. Es decir no se trata de atender "demandas muy cualificadas y no suficientemente atendidas", ó lo que es lo mismo desde el aspecto normativo, **no tienen "relevancia metropolitana"**. Tampoco se trata de una actuación de ámbito comarcal (es una iniciativa exclusivamente del ayuntamiento de Espartinas), ni están incluidas en el Programa Regional de Suelo para Actividades Productivas. Además el concepto de complemento significa que se añade a algo para constituir un todo y contribuir a mejorar el aspecto ó función del todo. Pero es difícil imaginar como complemento a algo que es el doble que lo que complementa.

La **situación económica tampoco justifica la necesidad de ese suelo.** No se ofrecen hechos ni cifras económicas reales objetivas, proyectos industriales u de otro tipo de actividad económica que la justifique. Única y exclusivamente el interés de clasificar unos suelos, para urbanizarlos y esperar a que en un futuro adquieran suficiente valor para venderlos. Y lo que menos se necesita ahora es detraer dinero de las necesidades actuales de las empresa, para invertir en un proyecto especulativo de esa naturaleza.

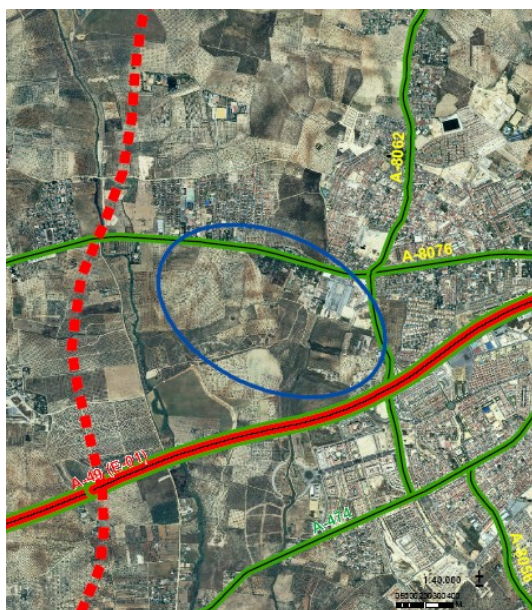
En la misma página 41 se insiste en el empleo:

"Una de las principales intenciones de la propuesta es revitalizar la actividad productiva en esta segunda corona del Aljarafe,... Con la reclasificación propuesta se pretende dar solución a éste problema con la creación de empleo próximo a las zonas de reciente crecimiento,..."

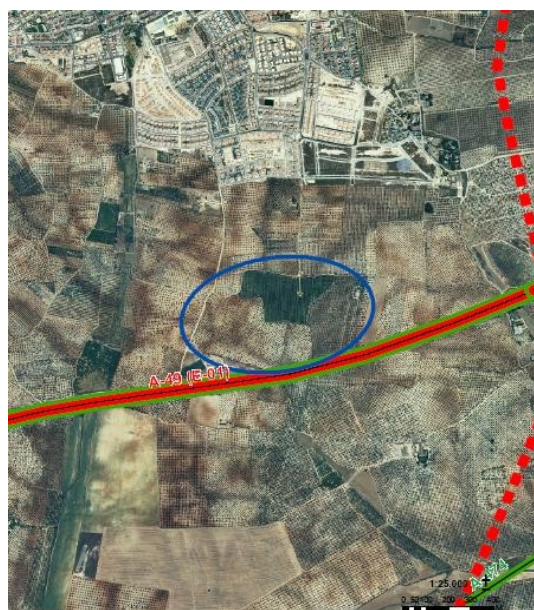
Hay recordar que gran parte del problema del empleo actualmente es la enorme burbuja inmobiliaria. Y difícilmente saldremos de la crisis incentivando ese sector.

Por otra parte, las **necesidades de este tipo de suelo están suficientemente cubiertas**, no sólo a nivel metropolitano, como se deduce del ANEXO 1, sino a nivel local. El POTAUS ha reconocido a Espartinas dos Áreas de Oportunidad: El Pétalo (113 hectáreas, aunque una parte corresponde Gines y otra a Bormujos) y

APROCOM (25 hectáreas de suelo terciario). Y si bien es cierto que El Pétalo es un proyecto de hace años, la realidad es que Espartinas no ha comenzado su desarrollo y debe desarrollar además el Área de Oportunidad APROCOM.



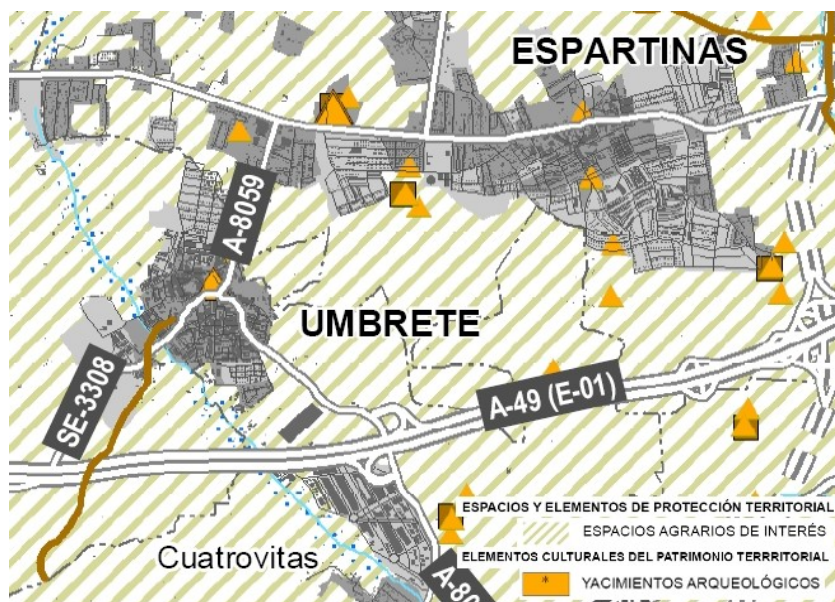
POTAUS E12 Parque Empresarial "El Pétalo"



POTAUS TS5 Centro Comercial "APROCOM"

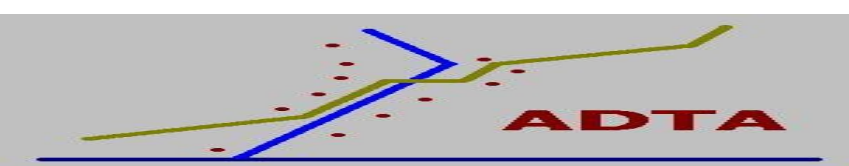
La desmesura de la actuación es además clamorosa. El polígono PISA, modelo de zona industrial y de servicios en el Aljarafe, ocupa, después de 20 años funcionando y dos ampliaciones, sólo 60 hectáreas.

Por otra parte, la zona tiene un valor económico indudable, para la producción agrícola, producción que dejaría de obtenerse de inmediato, con la consiguiente merma de la mano de obra, si la propuesta de la MP siguiese adelante. Este espacio viene recogido en el POTAUS como Espacio Agrícola de Interés:



POTAUS. Sistema de Protección.

En las áreas metropolitanas, para que el crecimiento urbano se produzca de manera equilibrada, es necesario que junto a las zonas edificadas existan espacios libres y áreas rurales, tanto por razones socioeconómicas -importancia de la producción y del empleo del sector agrícola- como ambientales - producción de oxígeno, retención del suelo y del agua, mantenimiento de hábitats faunísticos-, urbanísticas - ruptura y articulación del continuo urbano,



acogida de las actividades de ocio y recreo- y culturales - variedad paisajística, continuidad con la cultura rural tradicional-.

Además, surgen dudas razonables respecto a la gestión que un pequeño Ayuntamiento como es el de Espartinas, pueda realizar esta actuación, además de las dos Áreas de Oportunidad. Y mas dudas aún plantea la capacidad que el tejido social y cultural de Espartinas la tenga de asimilación de un crecimiento tan brutal. Sería más razonable aplicar un elemental **principio de prudencia** administrativa, que aconseja un crecimiento paulatino, partiendo de lo pequeño y creciendo en función de la colmatación de lo ya planificado, de las futuras nuevas necesidades y según el modelo de ciudad establecido en el POTA.

Por tanto, consideramos que la propuesta además de injustificada es desmesurada.

Dice la MP en la página 43, respecto al límite del crecimiento del 40% impuesto por el "Artículo 45 apartado 4 a)" (i) del POTA: "Estas limitaciones carecen de sentido tras la aprobación del Decreto 11/2008, de 22 de enero, ...". Dicho decreto se refiere exclusivamente a la cifra del 40% de límite, pero sigue estando vigente el resto del apartado:

"...serán criterios básicos para el análisis y evaluación de la incidencia y coherencia de los Planes Generales de Ordenación Urbanística con el modelo de ciudad establecido en este Plan los siguientes:

a) La dimensión del crecimiento propuesto, en función de parámetros objetivos (demográfico, del parque de viviendas, de los usos productivos y de la ocupación de nuevos suelos por la urbanización), y su relación con la tendencia seguida para dichos parámetros en los últimos diez años, debiendo justificarse adecuadamente una alteración sustancial de los mismos. ..."

Es decir, que se se deben justificar las nuevas necesidades, en función de la tendencia seguida en los últimos diez años. Y además el apartado b) añade:

"b) El grado de ejecución alcanzado en el desarrollo de las previsiones del planeamiento anterior, dando prioridad a la culminación de dichos desarrollos y a la intervención sobre la ciudad consolidada sobre los nuevos crecimientos."

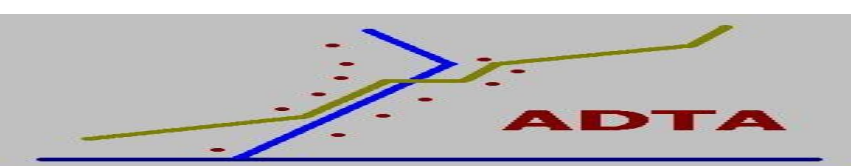
Y además en el "Artículo [51] Suelo para actividades productivas [N] apartado 3 c)" (ii) dice que **"...deberán justificarse las dimensiones y cualificación de los suelos destinados a actividades productivas a partir de un análisis supramunicipal, en el que se valoren las oportunidades reales en el contexto de las estructuras territoriales intermedias propuestas por este Plan y los sistemas productivos locales presentes"**.

Y en parecidos términos se pronuncia el "Artículo 54. Determinaciones sobre los usos productivos. (D y R)" (iii) del POTAUS.

Tampoco es una razón justificativa del desmesurado crecimiento, el de otros municipios. Tampoco pueden justificarse las propuestas en un incremento del presupuesto municipal, pues esos incrementos deberán destinarse a atender las necesidades creadas por las nuevas actividades. Municipios que siguieron la senda de crecimientos urbanísticos desmesurados, se ven ahora en situaciones financieras penosas e insuficientes para atender a la población y actividades que han atraído. Y además con el patrimonio de su suelo liquidado. El crecimiento propuesto por la MP, supone para la hacienda municipal una hipoteca, cuyos pagos resultan imposible de pagar a largo plazo.

Por otra parte, la transformación y los usos asociados del suelo planteada, además de no aparecer suficientemente justificada implican elevado riesgo de impactos negativos en tres dimensiones básicas para la habitabilidad:

- a) Sobre la ecología urbana: Incrementando la artificialización del territorio municipal y multiplicando su huella ecológica sobre otros territorios ajenos.
- b) Sobre la capacidad de gobierno, administración y gestión del metabolismo urbano: Incrementando drásticamente su fragilidad y dependencia externa.



- c) Sobre los niveles de competitividad, calidad de vida y cohesión social: Introduciendo transformaciones excesivamente rápidas e insuficientemente basadas sobre la actual situación y tendencia, tanto del municipio como del área metropolitana en que se inscribe.

El **Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA)**, en su "Artículo [11] Principios orientadores del Modelo Territorial de Andalucía [E]" (v) aboga por "... 2. **El uso más sostenible de los recursos.**" y dice que "La ordenación territorial puede y debe contribuir al progreso de la sostenibilidad regional y global a partir de los siguientes aspectos:... a) **Constituyendo un orden territorial favorecedor de la moderación en el consumo de recursos naturales (suelo, agua, energía y materiales)** a partir de decisiones que reduzcan las necesidades del desplazamiento horizontal de dichos recursos, especialmente en todo lo que se refiere a la movilidad urbana e interurbana, la potenciación de los recursos energéticos renovables y la más racional utilización del agua. Ello se refleja, especialmente, en el énfasis por opciones de gestión de recursos desde la perspectiva de la demanda....". Y en su "Artículo [43] Objetivos (O)" (v) exige "**Contribuir desde el Sistema de Ciudades a la sostenibilidad global**".

Asimismo la **Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA)**, en su "Artículo 3. Fines específicos de la actividad urbanística." (vi) establece que "La ordenación urbanística establecida en los instrumentos de planeamiento, en el marco de la ordenación del territorio, **tiene por objeto, en todo caso: a) La organización racional y conforme al interés general de la ocupación y los usos del suelo**, mediante su clasificación y calificación....", y su "Artículo 9. Objeto" (vii) exige "**Su adecuada integración en la ordenación dispuesta por los Planes de Ordenación del Territorio**" y en su "Artículo 19. Contenido documental de los instrumentos de planeamiento." (viii) exige los correspondientes "**estudios complementarios de suelo y vivienda, y de tráfico, aparcamiento y transportes.**"

Por otra parte, el urbanismo debe motivarse y justificarse, como exige la **Ley 8/2007, de 28 de mayo, de suelo**, que en su "Artículo 3 Ordenación del territorio y ordenación urbanística" (ix) dice que "**El ejercicio de la potestad de ordenación territorial y urbanística deberá ser motivado, con expresión de los intereses generales a que sirve...**".

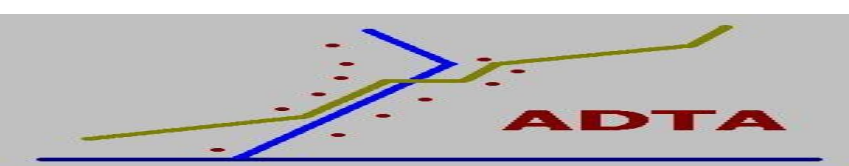
CONSIDERACIÓN A.1.1.- La MP no contiene argumentación ni justificación suficiente de su propuesta de clasificación de suelo y la dimensión de la misma.

CONSIDERACIÓN A.1.2.

Consideramos que la propuesta de la MP es incoherente con el grado de ejecución alcanzado en el desarrollo de las previsiones del planeamiento anterior y no da prioridad a la culminación de dichos desarrollos y a la intervención sobre la ciudad consolidada sobre los nuevos crecimientos.

ALEGACIÓN A.1.- La MP no contiene argumentación ni justificación suficiente de su propuesta de clasificación de suelo y la dimensión de la misma. Además la propuesta es incoherente con el grado de ejecución alcanzado en el desarrollo de las previsiones del planeamiento anterior y no da prioridad a la culminación de dichos desarrollos y a la intervención sobre la ciudad consolidada sobre los nuevos crecimientos. Por todo ello incumple al menos los artículo 45 y 51 del POTA, el artículo 52 del POTAUS y como consecuencia los artículo 11 y 43 del POTA, los artículos 3, 9 y 19 de la LOUA y el artículo 3 de la ley del Suelo.

:



A.2 Una movilidad insostenible.

La MP justifica la propuesta y la accesibilidad de la misma en la cercanía a la autopista A-49. El enlace se haría a través del nudo de la A-49 con la carretera A-8059 de Bollullos a Umbrete, a través del término municipal de Bollullos. Más concretamente, atravesando la zona donde se prevee el Área de Oportunidad Parque Empresarial de Bollullos (E7).

Esta dependencia del desarrollo en otro municipio, es un elemento de incertidumbre del que no se puede sustraer la propuesta de la MP. ¿Qué ocurriría si Bollullos finalmente no puede, no quiere ó no prioriza esa actuación? De hecho dicha actuación, estaba prevista como un sector de suelo urbanizable **NO SECTORIZADO**, el denominado “SUNS-3 Parque Industrial y Empresarial”, en el documento de Aprobación Inicial del PGOU de Bollullos de 2007. Y Bollullos tiene otra Área de Oportunidad productiva al sur de la A-49 y al este del PIBO, más próxima al casco urbano. Además ha aprobado inicialmente la Modificación Puntual La Dehesilla-Malagües, para la clasificación de otras 47 hectáreas al oeste del PIBO.

Cabe plantearse además, dudas más que razonables, de la capacidad del viario de la actuación Parque Empresarial para absorber además del tráfico local de esa actuación (que sí tiene la obligación de afrontar) y la que plantea la propuesta de Tablantes, ante la que no tiene obligación ninguna.

La MP basa toda la movilidad en la autopista A-49, viario de carácter nacional, que tiene la consideración de viario de primer nivel y como función principal la interconexión de Centros Regionales y con el exterior, dentro de la estrategia nacional de transportes y de lo previsto en el POTA en el “*Artículo [64] Directrices territoriales sobre infraestructuras y redes de transporte a escala regional [D]*”^(*).

No debería usarse la A-49 para justificar el asentamiento de servicios de carácter local y/o comarcal, ni basar en ella las comunicaciones entre los asentamientos interiores de una Unidad Territorial, ni una estrategia de crecimiento desmesurado como el que plantea la MP. Por el contrario, la relaciones dentro de las Unidades Territoriales deberían de basarse en redes complementarias de transporte, como se indica en el citado artículo del POTA.

Gran parte de la movilidad generada gravitará en el vehículo privado y la A-49, incrementando excesivamente el tráfico sobre dicha arteria, planificada para dar solución a los problemas existentes y que está ya al borde del colapso. Con esta actuación se vería incrementado el tráfico con el inducido por los nuevos desarrollos, alimentando esa espiral insostenible de la que ya se advertía en el Documento de Diagnóstico del Plan Estratégico de Infraestructuras de Transportes, documento del Ministerio de Fomento, que en su apartado “3.3.3.1 *Los efectos del sistema de transporte sobre el territorio*”^(xi).

Estas advertencias han sido recogidas en la estrategia adoptada por el POTA para un transporte sostenible en su “*Artículo [63] Líneas Estratégicas [E]*.”^(xii), donde dice

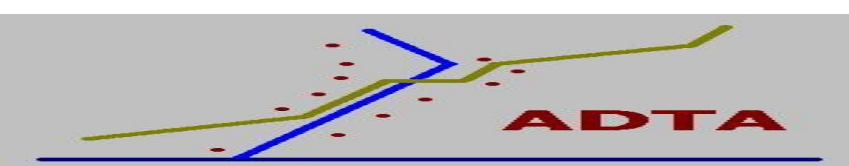
"a) Disociar el crecimiento económico del crecimiento de las necesidades de transporte, para lo que se favorecerán modelos de ocupación del territorio y de crecimiento urbano que contribuyan a gestionar la movilidad y a regular la demanda de transporte racionalizando las necesidades de desplazamientos de viajeros y el transporte de mercancías...

b) Modificar el reparto entre modos favoreciendo la utilización de las infraestructuras ya existentes y los modos más sostenibles ambientalmente.

c) Desarrollo de la intermodalidad. La articulación del territorio deberá realizarse mediante redes de infraestructuras diversificadas e interconectadas, que garanticen una adecuada accesibilidad y la distribución más eficaz de los flujos de transporte entre cada uno de los modos....

d) Fomento del transporte público. Prioridad al desarrollo del ferrocarril y, en general, de los medios públicos de transporte, a fin de lograr que incrementen su cuota de participación, tanto para el transporte de viajeros como de mercancías.

2. 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....”



La MP además de basar la movilidad en el acceso a la A-49, no aporta ninguna solución para el viario local ni para el transporte público. En efecto, en la página 41 podemos leer:

"...el planeamiento de desarrollo y los proyectos de implantación de grandes empresas deberán incorporar estudios de movilidad que aseguren la disponibilidad de transporte público".

Y en la página 42:

*"...se han propuesto unos ejes principales **no vinculantes** que sean capaces de absorber el tráfico generado por los usos a implantar y que tenga cabida para cualquier propuesta en el transporte, tanto de personas como de mercancías, de manera que se tenga presente en el desarrollo de futuros planes parciales en los que ya se podrá plantear un plan de movilidad coordinado con el viario existente".*

Es decir, que NO se incluye ningún Estudio de Movilidad ó razonamiento fundamentado que justifiquen las soluciones que se van a adoptar en cuanto a la movilidad, tal y como menciona el "Artículo 30 Movilidad y transporte en el planeamiento urbanístico. (D)" ^(xiii) y el "Artículo 54. Determinaciones sobre los usos productivos. (D y R)" ^(xiv) del POTAUS, así como el artículo "7.6. Garantía del Servicio de Transporte a los nuevos desarrollos urbanos" ^(xv) del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla: Plan de Movilidad Sostenible (aprobado por el Decreto 188/2006 de 31 de octubre de 2006, Boja 234 de 4 de diciembre de 2006).

El Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA), en su "Artículo [11] Principios orientadores del Modelo Territorial de Andalucía [E]" ^(xvi) aboga por "... 2. **El uso más sostenible de los recursos.**" y dice que "La ordenación territorial puede y debe contribuir al progreso de la sostenibilidad regional y global a partir de los siguientes aspectos:... a) **Constituyendo un orden territorial favorecedor de la moderación en el consumo de recursos naturales (suelo, agua, energía y materiales) a partir de decisiones que reduzcan las necesidades del desplazamiento horizontal de dichos recursos, especialmente en todo lo que se refiere a la movilidad urbana e interurbana, la potenciación de los recursos energéticos renovables y la más racional utilización del agua. Ello se refleja, especialmente, en el énfasis por opciones de gestión de recursos desde la perspectiva de la demanda....**". Y en su "Artículo [43] Objetivos (O)" ^(xvii) exige "**Contribuir desde el Sistema de Ciudades a la sostenibilidad global**".

Asimismo la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA), en su "Artículo 3. Fines específicos de la actividad urbanística." ^(xviii) establece que "La ordenación urbanística establecida en los instrumentos de planeamiento, en el marco de la ordenación del territorio, **tiene por objeto, en todo caso:** a) La **organización racional y conforme al interés general de la ocupación y los usos del suelo, mediante su clasificación y calificación....**", y su "Artículo 9. Objeto" ^(xix) exige "**Su adecuada integración en la ordenación dispuesta por los Planes de Ordenación del Territorio**" y en su "Artículo 19. Contenido documental de los instrumentos de planeamiento." ^(xx) exige los correspondientes "**estudios complementarios de suelo y vivienda, y de tráfico, aparcamiento y transportes.**"

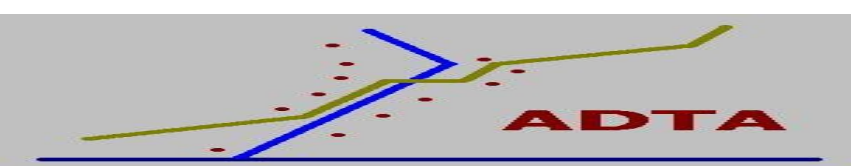
Por otra parte, el urbanismo debe motivarse y justificarse, como exige la Ley 8/2007, de 28 de mayo, de suelo, que en su "Artículo 3 Ordenación del territorio y ordenación urbanística" ^(xxi) dice que "**El ejercicio de la potestad de ordenación territorial y urbanística deberá ser motivado, con expresión de los intereses generales a que sirve...**".

CONSIDERACIÓN A.4.

Consideramos por tanto, que MP no se ajusta al modelo de desarrollo deseable para nuestra comarca, porque NO propone una solución de transporte que contemple los distintos modos de transportes de forma sostenible, suficiente e integrada. Contradice por tanto el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía por no contribuir a la sostenibilidad global, porque adopta un modelo de desarrollo urbano que no genera proximidad y una movilidad asegurada por altos niveles de dotaciones de infraestructuras, equipamientos y servicios de transportes públicos. No se ajusta tampoco a las directrices del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de SEvilla y a las previsiones del Plan de Transporte del Área de Sevilla.

ALEGACIÓN A.4.

La MP no adopta una solución sostenible de movilidad, ni contiene ningún estudio sobre el asunto. Contradice por tanto el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía en el artículo "[43] Objetivos (O)" por no contribuir a la sostenibilidad global, y en el artículo "[45] Modelo de ciudad (N)", porque NO supone un



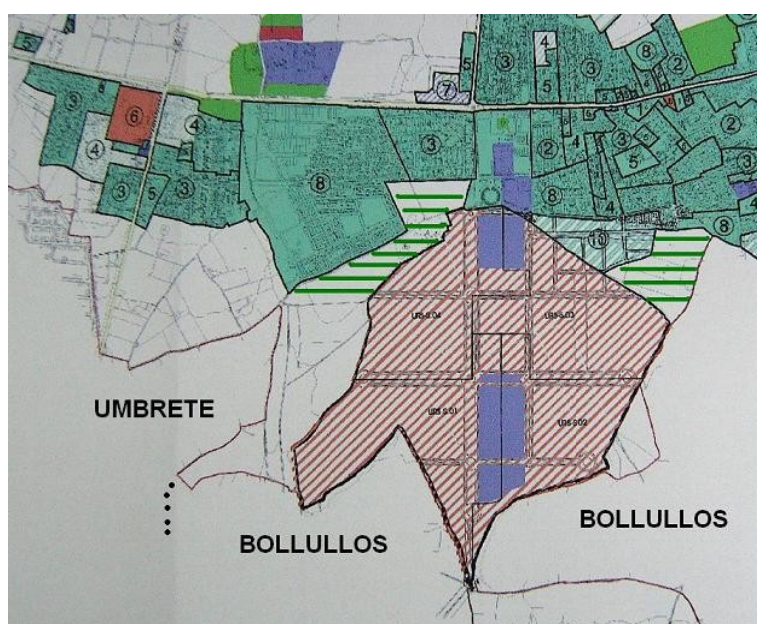
desarrollo urbano que genere proximidad y una movilidad asegurada por altos niveles de dotaciones de infraestructuras, equipamientos y servicios de transportes públicos. Contradice además, de forma no justificada, las directrices y estrategias contenidas en los artículos “[63] Líneas Estratégicas [E]” y “Artículo [64] Directrices territoriales sobre infraestructuras y redes de transporte a escala regional [D]”, relativas al transporte, así como las determinaciones del “Artículo 30 Movilidad y transporte en el planeamiento urbanístico. (D)” y el “Artículo 54. Determinaciones sobre los usos productivos. (D y R)” del POTAUS, y también del apartado “7.6. Garantía del Servicio de Transporte a los nuevos desarrollos urbanos” del Plan de Transporte del Área de Sevilla. Vulnera por tanto, el “Artículo 9 Objeto” y el “Artículo 19. Contenido documental de los instrumentos de planeamiento.” de la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía.

A.3 El modelo de crecimiento.

El modelo de crecimiento adoptado **no mejora ni es coherente con la ordenación estructural.**

- Plantea una urbanización enfocada a continuar el crecimiento (deja bolsas de suelo no urbanizable entre suelos urbanos, los bordes urbanos no se terminan, etc).
- El criterio para la delimitación de la unidad, no obedece a razones técnicas urbanísticas, ni a una organización racional, ni a intereses generales, ni a una adecuada y obligada terminación de la ciudad.
- Propone incrementar la urbanización en el límite con el municipio colindante de Bollullos.

Podemos ver todos esos aspectos en el siguiente plano. Rayadas en verde podemos ver las bolsas de suelo no urbanizable.



Y la LOUA dice en su Artículo 3 lo siguiente:

“Artículo 3. Fines específicos de la actividad urbanística.

2. La ordenación urbanística establecida en los instrumentos de planeamiento, en el marco de la ordenación del territorio, tiene por objeto, en todo caso:

*a) La **organización racional y conforme al interés general** de la ocupación y los usos del suelo, mediante su clasificación y calificación....”*

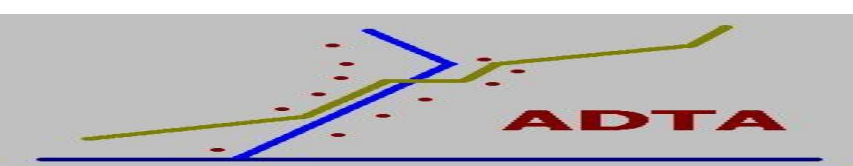
Y en su Artículo 9 lo siguiente:

“Artículo 9. Objeto.

En el marco de los fines y objetivos enumerados en el artículo 3 y, en su caso, de las determinaciones de los Planes de Ordenación del Territorio, los Planes Generales de Ordenación Urbanística deben:

A) Optar por el modelo y soluciones de ordenación que mejor aseguren:...

*d) **La integración de los nuevos desarrollos urbanísticos con la ciudad ya consolidada, evitando su innecesaria dispersión y mejorando y completando su ordenación estructural.** Los nuevos desarrollos que, por su uso industrial, turístico, segunda residencia u otras características, no deban localizarse en el entorno del núcleo ya consolidado por las razones que habrán de motivarse, **se ubicarán de forma coherente con la ordenación estructural**, asegurando, entre otros, los objetivos señalados en el apartado g)....”*



CONSIDERACIÓN A.3. El crecimiento adoptado no mejora ni es coherente con la ordenación estructural:

- a) Plantea una urbanización enfocada a continuar el crecimiento (deja bolsas de suelo no urbanizable entre suelos urbanos, los bordes urbanos no se terminan, etc).
- c) El criterio para la delimitación de la unidad, no obedece a razones técnicas urbanísticas, ni a una organización racional, ni a intereses generales, ni a una adecuada y obligada terminación de la ciudad.
- d) Propone incrementar la urbanización en el límite con el municipio colindante de Bollullos de la Mitación.

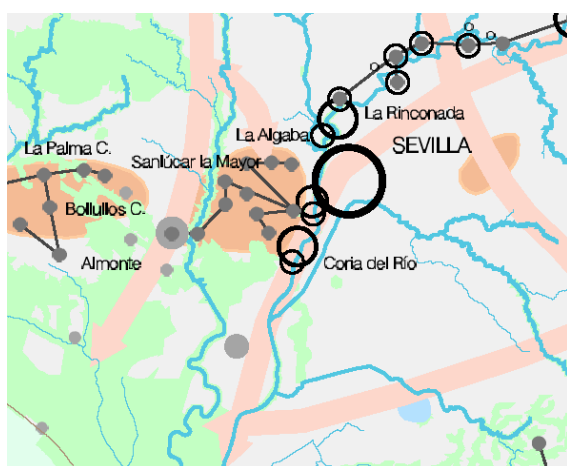
ALEGACIÓN A.3.- Por todo ello la propuesta de la MP contradice el “*Artículo 3. Fines específicos de la actividad urbanística*”^{xxii} de la LOUA, porque no opta por una “*organización racional y conforme al interés general de la ocupación y los usos del suelo*”, contradice también el “*Artículo 9. Objeto*” de la LOUA, porque no asegura “*la integración de los nuevos desarrollos urbanísticos con la ciudad ya consolidada, evitando su innecesaria dispersión y mejorando y completando su ordenación estructural*” y no se ubica “*de forma coherente con la ordenación estructural*”.

B.- La incidencia de las propuestas de la MP en el medioambiente y el paisaje.

En los últimos años, la consideración y tratamiento del paisaje se ha incorporado paulatinamente a la planificación territorial. En el **Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA)**, podemos leer:

“La diversidad paisajística de Andalucía constituye uno de los valores esenciales del territorio y de la diversidad de las culturas que expresan las diferentes formas de adaptación al medio, en el envoltorio común del mundo mediterráneo, y con las diferentes formas de utilización de los recursos del territorio y de la construcción de sus elementos urbanos e infraestructurales”.

Por otra parte, en el POTA el Aljarafe aparece entre los **Ámbitos agrarios con especiales valores paisajísticos**, conectado con varios **Pasillos potenciales de relación y conexión entre distintos ámbitos de protección**.



Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía	
23	Referentes Territoriales: ámbitos y redes naturales del Patrimonio Territorial
A	Ámbitos territoriales con especiales valores naturales y paisajísticos (Red de Espacios Naturales y Lugares de Importancia Comunitaria)
B	Principales zonas húmedas interiores
C	Ámbitos agrarios con especiales valores paisajísticos
	Red fluvial de mayor interés en cuanto a la configuración de redes naturales de continuidad
	Pasillos potenciales de relación y conexión entre los ámbitos A, B y C
	Redes de Centros Históricos Rurales de acceso y mayor vinculación con los ámbitos A, B y C
	Resto de asentamientos vinculados a los Parques Naturales
	Red de asentamientos ribereños del Guadalquivir

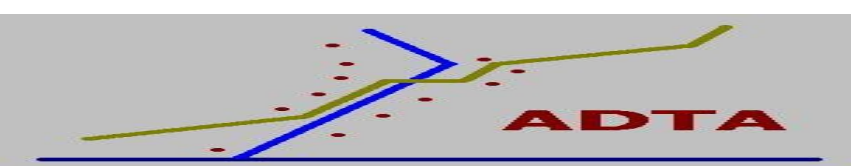
Todo esto se plasma en diversas normas. En primer lugar en el *"Artículo [46] Ordenación y mejora de los procesos de urbanización [D]"^{xxiii}* y el *"Artículo [60] Calidad ambiental en el medio urbano [D]"^{xxiv}*, determinan la incorporación del paisaje al proceso urbanizador. Y en aplicación del mismo los *"Artículo 83 Objetivos de calidad del paisaje. (N)"* y el *"Artículo 84 Integración paisajística de los desarrollos urbanos. (D)"^{xxv}* del POTAUS.

Podríamos citar además, otras normas en relación con el paisaje: Convenio Europeo del Paisaje, Ley de Suelo, Ley de Patrimonio Histórico de Andalucía,...

En el POTAUS, la zona propuesta para su cambio de clasificación, aparece como "Espacio Agrario de Interés" como antes citamos.

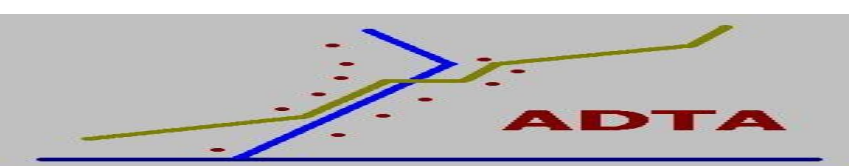
Pero la MP no aborda un análisis y tratamiento justificado del paisaje urbano del desarrollo propuesto, ni ordena *"las morfologías urbanas conforme a las condiciones topográficas, ecológicas y paisajísticas"*, sobre todo en los nuevos desarrollo, ni se adapta suficientemente a los *"...elementos territoriales susceptibles de integración para la mejora del proyecto urbano"*, ni se establecen *"...límites claros, determinados por barreras físicas que eviten zonas de transición degradadas"* ni se determina que los bordes urbanos se resolverán *"mediante viales, espacios libres o manzanas completas que eviten la aparición de traseras"*. Tampoco consta análisis y mucho menos actuaciones tendentes a la consideración e integración en las propuestas de la MP de *"La topografía y las condiciones de visibilidad"* o *"La integración del paisaje urbano con los restantes paisajes naturales y culturales..."* del entorno.

CONSIDERACIÓN B.- Consideramos que las propuestas de la MP afectan negativamente al paisaje urbano y rural de Espartinas, al no abordar un análisis y tratamiento justificado del paisaje urbano y rural circundante, ni ordenar "las morfologías urbanas conforme a las condiciones topográficas, ecológicas y paisajísticas", ni adaptarse suficientemente a los "...elementos territoriales susceptibles de integración para la



mejora del proyecto urbano”, ni se establecen “...límites claros, determinados por barreras físicas que eviten zonas de transición degradadas” ni se determina que los bordes urbanos se resolverán “mediante viales, espacios libres o manzanas completas que eviten la aparición de traseras”. Tampoco consta análisis y mucho menos actuaciones tendentes a la consideración e integración en las propuestas de la MP de “La topografía y las condiciones de visibilidad” ó “La integración del paisaje urbano con los restantes paisajes naturales y culturales” del entorno.

ALEGACIÓN B.- Consideramos que las propuestas de la MP afectan negativamente al paisaje urbano y rural de Espartinas, al no abordar un análisis y tratamiento justificado del paisaje urbano y rural circundante, ni ordenar *“las morfologías urbanas conforme a las condiciones topográficas, ecológicas y paisajísticas”, ni adaptarse suficientemente a los “...elementos territoriales susceptibles de integración para la mejora del proyecto urbano”, ni se establecen “...límites claros, determinados por barreras físicas que eviten zonas de transición degradadas” ni se determina que los bordes urbanos se resolverán “mediante viales, espacios libres o manzanas completas que eviten la aparición de traseras”. Tampoco consta análisis y mucho menos actuaciones tendentes a la consideración e integración en las propuestas de la MP de “La topografía y las condiciones de visibilidad” ó “La integración del paisaje urbano con los restantes paisajes naturales y culturales” del entorno.* por todo ello, la MP contraviene, respecto al paisaje, lo establecido en el POTA en el *“Artículo [46] Ordenación y mejora de los procesos de urbanización [D]”(24)* y el *“Artículo [60] Calidad ambiental en el medio urbano [D]”(24)*, y el POTAUS en el *“Artículo 83 Objetivos de calidad del paisaje. (N)”* y el *“Artículo 84 Integración paisajística de los desarrollos urbanos. (D)”(24)*.



C.- La participación ciudadana.

No ha sido posible disponer del documento de MP en soporte informático, a pesar de que varios socios de ésta asociación lo ha solicitado. Hoy en día, los documentos urbanísticos se hacen todos utilizando herramientas informáticas y la obtención de una copia en formato no editable (típicamente el popular formato pdf) es sólo una cuestión trivial. La no disponibilidad para el público de copias del documento en soporte informático revela, cuando menos, una falta de disposición a facilitar la participación ciudadana en la exposición al público del documento. Tampoco el ayuntamiento ha justificado porqué no se facilita la información en el citado soporte.

Y ello a pesar de que la Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente (incorpora las Directivas 2003/4/CE y 2003/35/CE), en su artículo 3. establece, entre otros, el derechos "A ser asistidos en su búsqueda de información" y "A recibir la información ambiental solicitada en la forma o formato elegidos, en los términos previstos en el artículo 11". Y el citado artículo 11 exige al Ayuntamiento que facilite la información en el soporte solicitado, y en caso de no hacerlo, que lo justifique.

Durante la exposición pública de la MP no ha existido posibilidad alguna de que en la página web del Ayuntamiento pudiera descargarse el archivo tipo pdf con el contenido de dicho documento para poder consultarlo. Tampoco aparece en dicha página web anunciado la existencia del período de Exposición Pública. Debemos tener en cuenta que la mayoría de los ciudadanos, por razones obvias de trabajo, no pueden acudir al Ayuntamiento para consultar dicho documento en periodo de exposición pública dado el horario de mañana existente para ello.

Además de todo ello, el Ayuntamiento no ha llevado a cabo la celebración de ningún evento especial (conferencia, jornadas, debates públicos en los medios de comunicación municipales, exposiciones síntesis, etc), ni haya distribuido información a la población (folletos resúmenes, extractos, etc) que permitan una aproximación de los ciudadanos a un documento tan importante y que pudieran estar bien informados, se les aclarasen las dudas que respecto de dicho documento les pudieran surgir tras las explicaciones que se hubieran facilitado, y así en el caso de que lo estimasen oportuno pudiesen presentar alegaciones a dicho documento.

A todo ello se une el hecho de convocar el período de exposición pública en agosto, período vacacional por excelencia en nuestro país.

La Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía, dice en su preámbulo:

"..., desde la Ley se respetan los principios de publicidad y participación pública en los actos administrativos que vayan a contener las principales decisiones de planificación y ejecución urbanística, en el entendimiento de que con ello se garantiza la transparencia de los mismos y se permite la concurrencia de los afectados y/o de los interesados. Ello se traduce tanto en la reglamentación de los actos sujetos a información pública como en el establecimiento por Ley de registros de acceso público para la consulta ciudadana."

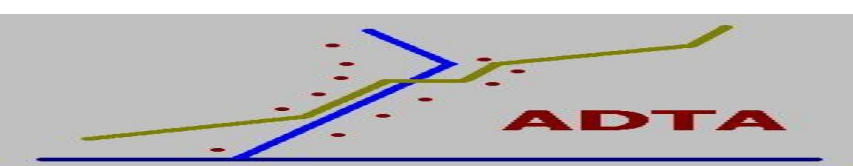
Y en su artículo 39, dice:

"Información pública y participación...."

3. La Administración responsable del procedimiento para la aprobación de un instrumento de planeamiento deberá promover en todo caso, antes y durante el trámite de información pública, las actividades que, en función del tipo, ámbito y objeto del instrumento a aprobar y de las características del municipio o municipios afectados, sean mas adecuadas para incentivar y hacer más efectiva la participación ciudadana".

La Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente (incorpora las Directivas 2003/4/CE y 2003/35/CE), en su artículo 3. establece, entre otros, estos derechos en materia de medio ambiente:

- a) Derecho a "acceder a la información ambiental que obre en poder de las autoridades públicas o en el de otros sujetos en su nombre, sin que para ello estén obligados a declarar un interés determinado, cualquiera que sea su nacionalidad, domicilio o sede".
- b) Derecho "A ser asistidos en su búsqueda de información. A recibir la información ambiental solicitada en la forma o formato elegidos, en los términos previstos en el artículo 11".



- c) Derecho "A participar de manera efectiva y real en la elaboración, modificación y revisión de aquellos planes, programas y disposiciones de carácter general relacionados con el medio ambiente incluidos en el ámbito de aplicación de esta Ley"
- Derecho "A acceder con antelación suficiente a la información relevante relativa a los referidos planes, programas y disposiciones de carácter general".
- d) Derecho "A formular alegaciones y observaciones cuando estén aún abiertas todas las opciones y antes de que se adopte la decisión sobre los mencionados planes, programas o disposiciones de carácter general y a que sean tenidas debidamente en cuenta por la Administración Pública correspondiente".
- e) Derecho "A recurrir los actos y omisiones imputables a las autoridades públicas que contravengan los derechos que esta Ley reconoce en materia de información y de participación pública".

El Título Preliminar, artículo 9 apartado 2 de la Constitución Española, dice:

"Corresponde a los poderes públicos promover las condiciones para que la libertad y la igualdad del individuo y de los grupos en que se integra sean reales y efectivas; remover los obstáculos que impidan o dificulten su plenitud y facilitar la participación de todos los ciudadanos en la vida política, económica, cultural y social".

CONSIDERACIÓN C.1.- Consideramos que las condiciones en las que se ha efectuado la exposición pública del DOCUMENTO DE MP, no cumplen con las condiciones exigidas por la Constitución y las leyes para la participación ciudadana, por no facilitar la participación de todos los ciudadanos en la exposición pública de la MP.

CONSIDERACIÓN C.2.- Consideramos también que si estas dificultades han sido encontradas desde una asociación directamente interesada en este tipo de documentos, el incumplimiento de lo exigido por la Constitución y la legislación vigente es mucho más flagrante para el vulgar ciudadano afectado y/o interesado, que, por la naturaleza y calado del asunto, son muchedumbre.

ALEGACIÓN C.- No se ha promovido una auténtica participación pública durante la exposición pública de la MP incumpléndose así la LOUA, la ley 27/2006 y la Constitución Española.

Por la Asociación en Defensa del Territorio del Aljarafe

**AL ALCALDE-PRESIDENTE DEL AYUNTAMIENTO DE
ESPARTINAS (SEVILLA)**

ANEXO 1 SUELO PRODUCTIVO EN EL ALJARAFE Y EL ÁREA METROPOLITANA DE SEVILLA. SEPTIEMBRE DE 2009

El POTAUS ofrece las siguientes cifras del suelo productivo:

BOJA 132 de 9/7/2009 Página 123

CALIFICACIÓN DE USOS EN EL PLANEAMIENTO VIGENTE (Ha)

SECTOR	Residencial	Terciario	Industrial	Equipamiento	Zonas verdes
Sevilla	3.557,84	373,77	1.638,54	1.956,93	1.995,56
1ª C-Vega Norte	933,49	7,44	650,03	140,33	126,10
1ª C-Sur-Guadaira	3.205,29	139,43	2.149,85	435,24	666,40
1ª C-Aljarafe Norte	1.210,45	27,99	321,17	129,18	167,05
1ª C-Aljarafe Centro	1.934,32	195,67	191,64	261,39	370,35
1ª C-Aljarafe Sur	1.146,52	5,66	80,78	62,95	109,31
2ª C-Zona Norte	910,08	15,10	256,75	84,72	414,87
2ª C-Zona Sur-Este	3.368,40	90,29	524,11	230,32	396,52
2ª C-Aljarafe Oeste	1.440,04	11,29	167,37	120,26	111,89
2ª C-Zona Oeste	712,21	-	240,17	73,28	85,26
Total	18.418,64	866,64	6.220,41	3.494,60	4.443,31

Fuente: Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio

BOJA 132 de 9/7/2009 Pagina 128

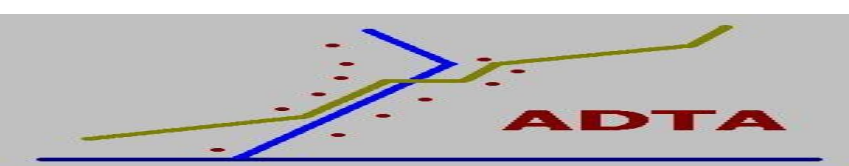
"En 2005, la superficie de suelo productivo en funcionamiento ascendía a casi 2.500 Ha, a las que había que añadir las prácticamente 600 Ha en construcción, lo que totaliza 3.000 Ha que se pueden considerar como actualmente disponibles. Por otra parte, la superficie correspondiente a suelos en proyecto supone una cifra prácticamente idéntica a la que está en funcionamiento, con lo que la oferta en la aglomeración se sitúa en unas 5.700 Ha de suelo industrial calificado por el planeamiento vigente. Por ámbitos, la mayor oferta se sitúa en la primera corona metropolitana seguida de la capital. Teniendo en cuenta el suelo en ejecución y en estudio, esta pauta de localización se va a reforzar, abarcando en el horizonte antedicho la primera corona el 55% del total del suelo, frente al 48% en la actualidad."

En resumen, hay unas 6.220 hectáreas de suelo industrial, de las cuales 2.500 están en uso, 600 en construcción y el resto (3.120 has) en proyecto. Si tenemos en cuenta además lo afirmado en la página 33 del documento provisional de POTAUS, expuesto al público, de las 2.500 hectáreas en uso, el 25% (625 has) está sin consolidar.

Resumen:

Suelo productivo en uso (urbano consolidado)	1.875	has. (2.500 menos el 25%)
Suelo productivo no consolidado	625	has (según pag 33 doc provisional)
Suelo en construcción	600	has
Suelo proyectado	3.120,41	has
Total	6.220,41	has

Es decir, y redondeando cifras, a nivel metropolitano, el suelo productivo planificado (3.000 hectáreas) supone el 120% del suelo urbano productivo ya existente (2.500 hectáreas). Y además, el 25% de éste último suelo (el ya urbano) está desocupado. Es decir, si sumamos el planificado y el desocupado, el suelo productivo disponible ascendería al 144% del suelo urbano productivo ya existente.



Y en el Aljarafe esto es muy visible. Ya están clasificados, ó en ejecución e incluso recién terminados los siguientes:

Vega del Rey (Camas)
El Zaudín (Tomares)
El Limón (Palomares)
Las Zarzas (Palomares)
Ampliación del PISA (Mairena)
Sector ST-2 (Mairena).
Sector ST-3 (Mairena).
Sector ST-4 (Mairena)
Sector SI-1 (Mairena)
Sector SI-2 (Mairena)
El Pétalo (Espartinas, Gines y Bormujos)
Ampliación de La Estrella (Coria)
Merkamueble (Bollullos)
Ampliación del PIBO (Bollullos).
Los Llanos (Salteras)
Argentum (Salteras)
PP-R (Huévar) La mitad es productivo.
PP-I1 (Huévar)
PP-I2 (Huévar)
Sectores productivos del PGOU de Olivares, Villanueva, Gelves, ...
etc

Además, se han sumado las áreas de oportunidad del POTAUS. Las áreas de oportunidad productivas y en suelo No urbanizable, es decir realmente nuevas, suman otras 3.000 hectáreas ^(xxvi). En resumen, después del POTAUS, y en su aplicación, resultará un suelo productivo que incrementará hasta más del 300% el suelo actual en uso.

A todo ello, habrá que sumar el suelo que los Planes Generales de Ordenación Urbana sumen a esas cifras. Toda esta situación se refleja en varios estudios y noticias:

Diario de Sevilla 03/07/2009

Nadie quiere suelo en Sevilla

La crisis deja vacíos miles de metros cuadrados de oficinas y naves.
La tercera parte de la nueva oferta prevista hasta 2011 está paralizada

Sevilla
El «interés por el suelo» en la ciudad de Sevilla desaparece salvo el dedicado a vivienda protegida, según un estudio de una de las principales firmas internacionales en servicios inmobiliarios, BNP Paribas Real Estate, que además establece que «todos los segmentos terciarios registran una mayor disponibilidad de inmuebles y un descenso de precios».

Fuentes de la consultora BNP aseguraron que, en el mercado de oficinas, los usuarios en Sevilla intentan «optimizar sus oficinas» negociando rentas más económicas o buscando «mejores ubicaciones y/o calidades» por el mismo precio. También son frecuentes las reubicaciones a superficies menores.

Según el estudio de BNP Paribas Real Estate, en 2008 se contrataron en Sevilla 20.300 metros cuadra-

dos de oficinas, un 32 por ciento menos que el año anterior, y se incorporaron más de 96.400 metros cuadrados de nueva superficie, más de la mitad en las zonas descentralizadas de la ciudad. Por tanto, la tasa de disponibilidad se si-

El estudio de BNP detecta un «importante retroceso» en la calle Asunción por las obras

tuó en 2008 en el 12 por ciento –cinco puntos porcentuales más que en 2007–, dando lugar a un mercado con «sobreoferta», puesto que un tercio de la nueva oferta prevista entre 2009 y 2011 se en-

cuentra paralizada.

En 2008, la renta máxima se alcanzó en la avenida de la Palmera –22 euros al mes por metro cuadrado–, mientras que las rentas más bajas se dieron en la periferia –seis euros al mes por metro cuadrado–. A este respecto, BNP Paribas Real Estate auguró que «superarán este difícil momento de mercado los productos de buena calidad y/o ubicación, en detrimento de la oferta de segunda mano en edificios mixtos».

En cuanto a los locales y centros comerciales, aumentó la disponibilidad de éstos por el cierre de algunos y las «escasas aperturas». Sin embargo, el tranvía afecta «positivamente» en la zona centro, siendo la ocupación de la avenida de la Constitución y de la Plaza Nueva del cien por cien, aunque se «re-sintieron» las perpendiculares a las

calles Tetuán y Sierpres.

El cierre de locales también se vio reflejado en la calle Asunción, que sufrió un «importante retroceso» por las obras de peatonalización. En Nervión, la zona más demandada sigue siendo Luis de Morales con una disponibilidad de menos del dos por ciento.

En lo referente a los precios medios de alquiler, descendieron «de forma generalizada» durante 2008. Por término medio, las rentas retrocedieron un 12 por ciento respecto a 2007.

En cuanto al mercado industrial y logístico, a lo largo del año 2008 aumentó su disponibilidad. Situación que hace que los promotores prefieran esperar una demanda «llave en mano» que acometer ahora «proyectos a riesgo», por lo que muchos proyectos se paralizan.

i POTA. [45] Modelo de ciudad (N).

1. El planeamiento urbanístico y territorial favorecerá la consolidación de modelos de ciudad que contribuyan a los objetivos definidos y a su integración ambiental y territorial en el marco del Modelo Territorial de Andalucía....

2. De acuerdo con las previsiones de la legislación urbanística y territorial, el planeamiento tendrá entre sus objetivos la consecución de un modelo de ciudad compacta, funcional y económicamente diversificada, **evitando procesos de expansión indiscriminada y de consumo innecesario de recursos naturales y de suelo. ...El desarrollo urbano debe sustentarse en un modelo basado en la creación de ciudad que genere proximidad y una movilidad asegurada por altos niveles de dotaciones de infraestructuras, equipamientos y servicios de transportes públicos.**

3. Esta orientación debe adaptarse a las condiciones particulares que presentan los diferentes territorios y redes del Sistema de Ciudades.

a) En los Centros Regionales, inmersos en procesos de carácter metropolitano, **el modelo de ciudad compacta y diversificada debe ser preservado y defendido frente a tendencias que produzcan la segregación social y funcional**, especialmente del espacio residencial (urbanizaciones residenciales suburbanas de primera y segunda residencia) y comercial (grandes superficies desvinculadas de la estructura urbana), **y que produzcan un espacio urbano continuo o conurbado en el que se eliminan los componentes rurales y naturales de mayor valor. Especial importancia tiene la defensa de la personalidad urbana y funcional diferenciada de los núcleos que forman parte de los procesos metropolitanos. Las ciudades medias y pequeñas que se integran en los ámbitos metropolitanos deben hacerlo desde la preservación de sus características y valores urbanos propios, evitando la indiscriminada formación de continuos urbanos que acaben con los modelos diversos de ciudad preexistente...**

4. Como norma y con criterio general, serán criterios básicos para el análisis y evaluación de la incidencia y coherencia de los Planes Generales de Ordenación Urbanística con el modelo de ciudad establecido en este Plan los siguientes:

a) **La dimensión del crecimiento propuesto, en función de parámetros objetivos (demográfico, del parque de viviendas, de los usos productivos y de la ocupación de nuevos suelos por la urbanización), y su relación con la tendencia seguida para dichos parámetros en los últimos diez años, debiendo justificarse adecuadamente una alteración sustancial de los mismos. Con carácter general 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. Los planes de ordenación del territorio de ámbito subregional determinarán criterios específicos para cada ámbito.**

b) **El grado de ejecución alcanzado en el desarrollo de las previsiones del planeamiento anterior, dando prioridad a la culminación de dichos desarrollos y a la intervención sobre la ciudad consolidada sobre los nuevos crecimientos.**

c) **La no alteración del modelo de asentamiento, resultando excepcional los desarrollos urbanos desvinculados de los núcleos que en todo caso deberán cumplir las condiciones exigidas por la legislación urbanística, en especial su integración en la ordenación estructural, la no afección a los suelos preservados del desarrollo urbano y la justificación de la capacidad de los sistemas generales, existentes o previstos, para satisfacer la demanda prevista."**

ii POTA Artículo [51] Suelo para actividades productivas [N].

"3. Las medidas que en materia de suelo para actividades productivas deberán desarrollarse se centran en:

c) En el marco del planeamiento urbanístico **deberán justificarse las dimensiones y cualificación de los suelos destinados a actividades productivas a partir de un análisis supramunicipal, en el que se valoren las oportunidades reales** en el contexto de las estructuras territoriales intermedias propuestas por este Plan y los sistemas productivos locales presentes.

d) Formular un Programa Regional de Suelo para Actividades Productivas por las Consejerías de Innovación Ciencia y

Empresa, y Obras Públicas y Transportes, de acuerdo con el Plan Andaluz de Desarrollo Industrial, que permita

coordinar la participación de entidades públicas en la promoción de suelo, dando prioridad a las actuaciones de escala

regional contempladas en la Red de Espacios Tecnológicos de Andalucía."

*En el marco del planeamiento urbanístico **deberán justificarse las dimensiones y cualificación de los suelos destinados a actividades productivas a partir de un análisis supramunicipal, en el que se valoren las oportunidades reales en el contexto de las estructuras territoriales intermedias propuestas por este Plan y los sistemas productivos locales presentes**".*

iii POTAUS. Artículo 54. Determinaciones sobre los usos productivos. (D y R)

1. El planeamiento urbanístico general contendrá una previsión expresa de las necesidades de suelo para actividades industriales y logísticas, en el contexto de la economía metropolitana y de los sistemas productivos locales. Dicho análisis prestará especial consideración a la incidencia territorial y económica de las Áreas de Oportunidad Metropolitana.

2. Los suelos destinados a usos productivos se localizarán en la proximidad de los nuevos desarrollos urbanos para evitar la especialización funcional y reducir la movilidad obligada, separándolos de las viviendas mediante sistemas generales viarios y franjas verdes arboladas. (D)

3. Se recomienda evitar la ubicación de suelos industriales en situaciones aisladas y desconectados físicamente de los cascos urbanos existentes, con la excepción de los destinados a acoger actividades que, por su naturaleza, sean incompatibles con la cercanía a las zonas residenciales, en consonancia con las determinaciones de los instrumentos de prevención y control ambiental establecidos en la normativa vigente. (R)

4. Los grandes equipamientos de alcance supramunicipal deberán servir en la ordenación urbanística como polos de actividad con posibilidades de sinergia económica, por lo que se recomienda que los instrumentos de planeamiento prevean suelos destinados a usos productivos ligados a dichos grandes equipamientos, contiguos o próximos a ellos. (R)

5. La clasificación de nuevos suelos productivos asegurará la disponibilidad de todas las infraestructuras y servicios urbanos, incluido el de transporte público de viajeros. Con este fin, los instrumentos de planeamiento de desarrollo y los proyectos de implantación de empresas con más de 200 trabajadores deberán incorporar estudios de movilidad que aseguren la disponibilidad de servicios de transporte público. (D)

6. Se recomienda a las administraciones sectoriales competentes que tomen las medidas oportunas para la coordinación de la planificación de la logística metropolitana. (R)

iv POTA Artículo [11] Principios orientadores del Modelo Territorial de Andalucía [E].

“... 2. El uso más sostenible de los recursos.

El Modelo Territorial de Andalucía asume como uno de sus principios orientadores la utilización racional de los recursos, entendida como argumento indispensable para progresar en la creación de un sistema territorial y productivo sostenible.

Esta exigencia implica tener en cuenta la trama de relaciones ecológicas que sustenta el orden territorial, considerando sus consecuencias en coordenadas espaciales y temporales lo más amplias posibles. El Modelo Territorial se reconoce integrado en un sistema de relaciones ecológicas. La ordenación territorial puede y debe contribuir al progreso de la sostenibilidad regional y global a partir de los siguientes aspectos:

a) Constituyendo un orden territorial favorecedor de la moderación en el consumo de recursos naturales (suelo, agua, energía y materiales) a partir de decisiones que reduzcan las necesidades del desplazamiento horizontal de dichos recursos, especialmente en todo lo que se refiere a la movilidad urbana e interurbana, la potenciación de los recursos energéticos renovables y la más racional utilización del agua. Ello se refleja, especialmente, en el énfasis por opciones de gestión de recursos desde la perspectiva de la demanda....”

v POTA Artículo [43] Objetivos (O).

"Los objetivos relacionados con los procesos de urbanización del territorio andaluz, en el marco de la Política de Ciudades, son los siguientes:

a) Preservar el Modelo Territorial de Andalucía frente a procesos de urbanización no deseables.

b) Mejorar los niveles de competitividad, calidad de vida y cohesión social de las ciudades andaluzas.

c) Contribuir desde el Sistema de Ciudades a la sostenibilidad global."

vi LOUA. Artículo 3. Fines específicos de la actividad urbanística....

2. La ordenación urbanística establecida en los instrumentos de planeamiento, en el marco de la ordenación del territorio, tiene por objeto, en todo caso:

a) La **organización racional y conforme al interés general** de la ocupación y los usos del suelo, mediante su clasificación y calificación....

vii LOUA. Artículo 9. Objeto.

En el marco de los fines y objetivos enumerados en el artículo 3 y, en su caso, de las determinaciones de los Planes de Ordenación del Territorio, los Planes Generales de Ordenación Urbanística deben:

A) Optar por el modelo y soluciones de ordenación que mejor aseguren:

a) Su adecuada integración en la ordenación dispuesta por los Planes de Ordenación del Territorio..

b) La correcta funcionalidad y **puesta en valor de la ciudad ya existente atendiendo a su conservación, cualificación,**

reequipamiento y, en su caso, remodelación.

c) La adecuada conservación, protección y mejora del centro histórico, así como su adecuada inserción en la estructura urbana del municipio...

d) **La integración de los nuevos desarrollos urbanísticos con la ciudad ya consolidada, evitando su innecesaria dispersión y mejorando y completando su ordenación estructural.** Los nuevos desarrollos que, por su uso industrial, turístico, segunda residencia u otras características, no deban localizarse en el entorno del núcleo ya consolidado por las razones que habrán de motivarse, **se ubicarán de forma coherente con la ordenación estructural, asegurando, entre otros, los objetivos señalados en el apartado g)....**

g) La preservación del proceso de urbanización para el desarrollo urbano de los siguientes terrenos: Los colindantes con el dominio público natural precisos para asegurar su integridad; los excluidos de dicho proceso por algún instrumento de ordenación del territorio; aquéllos en los que concurren valores naturales, históricos, culturales, paisajísticos, o cualesquiera otros valores que, conforme a esta Ley y por razón de la ordenación urbanística, merezcan ser tutelados; aquéllos en los que se hagan presentes riesgos naturales o derivados de usos o actividades cuya actualización deba ser prevenida, y aquéllos donde se localicen infraestructuras o equipamientos cuya funcionalidad deba ser asegurada.”

viii **LOUA. Artículo 19. Contenido documental de los instrumentos de planeamiento.**

1. Los instrumentos de planeamiento deberán formalizarse como mínimo en los siguientes documentos: a) Memoria, que incluirá los contenidos de carácter informativo y de diagnóstico descriptivo y justificativo adecuados al objeto de la ordenación y a los requisitos exigidos en cada caso por esta Ley. Deberá respetar, en todo caso, las siguientes reglas:

1ª En los Planes Generales de Ordenación Urbanística se modulará en sus contenidos en función de la caracterización del municipio por la ordenación del territorio y del nivel de desarrollo de sus determinaciones, conforme a las previsiones de esta Ley, e incluirá, por tanto, en su caso y entre otros, los **estudios complementarios de suelo y vivienda, y de tráfico, aparcamiento y transportes.**

ix **Ley 8/2007, de 28 de mayo, de suelo.**

"Artículo 3. Ordenación del territorio y ordenación urbanística.

1. La ordenación territorial y la urbanística son funciones públicas no susceptibles de transacción que organizan y definen el uso del territorio y del suelo de acuerdo con el interés general, determinando las facultades y deberes del derecho de propiedad del suelo conforme al destino de éste. Esta determinación no confiere derecho a exigir indemnización, salvo en los casos expresamente establecidos en las leyes.

El ejercicio de la potestad de ordenación territorial y urbanística deberá ser motivado, con expresión de los intereses generales a que sirve...”

x **POTA Artículo [64] Directrices territoriales sobre infraestructuras y redes de transporte a escala regional [D].**

“1. El Plan define los siguientes criterios territoriales mediante los cuales se identifican y jerarquizan cada una de las redes y sistemas de transportes y comunicaciones:

Establecer infraestructuras y redes de transporte de primer nivel que interconecten al Sistema de Centros Regionales entre sí y con el exterior.

Establecer y dimensionar las infraestructuras y redes de transportes que articulen el espacio litoral andaluz y su relación exterior atlántica y mediterránea.

Establecer infraestructuras y redes de transporte complementarias de las anteriores, que interconecten a las Redes de Ciudades Medias entre sí y con el Sistema de Centros Regionales.....”.

xi **Documento de Diagnóstico del Plan Estratégico de Infraestructuras de Transportes. "Apartado 3.3.3.1 Los efectos del sistema de transporte sobre el territorio" (página 156)-**

“Por otra parte, en el caso de la ordenación urbanística, el planeamiento que habitualmente se decide por los gobiernos regionales y municipales, se redacta por los equipos técnicos, y se desarrolla por los constructores, encaja a la perfección en esta imparable necesidad de transporte, especialmente viarias. Los sistemas generales de transporte sirven para segregar funcional y socialmente el territorio, y para separar las diferentes actividades productivas, residenciales, comerciales o de ocio. Al mismo tiempo, el transporte permite la accesibilidad a estos destinos.

En el ámbito metropolitano y urbano algunas infraestructuras que se plantean como la solución a los problemas de transporte y congestión, incentivan la realización de actuaciones de carácter urbanístico que colonizan territorio. Este es el caso de ciertas circunvalaciones o variantes de carreteras existentes; su construcción induce a la aparición de nuevos desarrollos urbanos. Además, es frecuente que en los interurbanos las infraestructuras permitan la aparición de actividades diversas (centros de ocio, parques temáticos, zonas de servicio, urbanizaciones, etc), ubicadas en cualquier lugar, y sin una planificación previamente establecida”.

xii **POTA Artículo [63] Líneas Estratégicas [E].**

*"a) **Disociar el crecimiento económico del crecimiento de las necesidades de transporte**, para lo que se favorecerán modelos de ocupación del territorio y de crecimiento urbano que contribuyan a gestionar la movilidad y a regular la demanda de transporte racionalizando las necesidades de desplazamientos de viajeros y el transporte de mercancías...*

*b) **Modificar el reparto entre modos favoreciendo la utilización de las infraestructuras ya existentes y los modos más sostenibles ambientalmente.***

*c) **Desarrollo de la intermodalidad.** La articulación del territorio deberá realizarse mediante redes de infraestructuras diversificadas e interconectadas, que garanticen una adecuada accesibilidad y la distribución más eficaz de los flujos de transporte entre cada uno de los modos....*

*d) **Fomento del transporte público.** Prioridad al desarrollo del ferrocarril y, en general, de los medios públicos de transporte, a fin de lograr que incrementen su cuota de participación, tanto para el transporte de viajeros como de mercancías.*

2. 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....”

^{xiii} **POTAUS. Artículo 30 Movilidad y transporte en el planeamiento urbanístico. (D)**

1. Para favorecer la movilidad mediante transporte público, los instrumentos de planeamiento urbanístico general deberán:

a) Establecer las reservas de suelo necesarias para el trazado de las infraestructuras previstas por el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla, incluyendo los intercambiadores de transporte.

b) Incluir en su ordenación las plataformas reservadas para el transporte público necesarias para cubrir la movilidad prevista como consecuencia de la ejecución del planeamiento. Estas plataformas deberán tener capacidad para transportar un volumen diario de viajeros equivalente al número total de habitantes previstos multiplicado por 0,8.

c) Favorecer la concentración de usos residenciales para optimizar los recursos del transporte público en el entorno de los Nodos principales y del conjunto de terminales de transporte, paradas e intercambiadores de las plataformas reservadas, y establecer medidas para preservar la funcionalidad del sistema.

d) Incluir un Estudio de Movilidad que deberá ser informado favorablemente por la Consejería de la Junta de Andalucía competente en materia de transportes. El Estudio tendrá los contenidos establecidos por el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla, hasta que la mencionada Consejería establezca una regulación específica para los mismos.

2. Los Planes de Ordenación Intermunicipal, los Planes de Sectorización, así como las innovaciones del planeamiento urbanístico general incluirán un análisis de su incidencia sobre la movilidad y, en su caso, las modificaciones que deban realizarse en el Estudio de Movilidad correspondiente al Plan General de Ordenación Urbana para asegurar la correcta integración de las nuevas propuestas en la estructura.

3. Los planes urbanísticos de desarrollo basarán su ordenación detallada en el Estudio de Movilidad del correspondiente instrumento de planeamiento general, reservando suelo y ejecutando los elementos del sistema de transporte y movilidad.

4. Los Estudios de Movilidad identificarán las actuaciones urbanísticas relevantes para el sistema de transporte y movilidad de la aglomeración, entre las que se encontrarán necesariamente aquellas en las que, previsiblemente, el volumen de viajes motorizados atraídos y generados superen la cifra de 20.000 en un día laborable medio. En dichas actuaciones los instrumentos de planeamiento establecerán las condiciones específicas para su desarrollo en función de la movilidad.

5. Los Estudios de Movilidad relativos a actuaciones relacionadas con los Nodos Principales del Sistema de Transporte y Movilidad definidos en el Artículo 25 incluirán, al menos, los aspectos indicados en el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla.

6. La aprobación del planeamiento de desarrollo de un sector situado en una zona que carezca de red de transportes, incluida la de transporte público, se supeditará a que el instrumento urbanístico asuma como carga la realización de aquellos sistemas generales adscritos a ese sector que permitan la conexión con las redes de transporte que el Estudio de Movilidad haya determinado. La funcionalidad efectiva de este tipo de conexiones deberá ser previa a la concesión de licencias de ocupación o apertura.

^{xiv} **POTAUS. Artículo 54. Determinaciones sobre los usos productivos. (D y R)**

1. El planeamiento urbanístico general contendrá una previsión expresa de las necesidades de suelo para actividades industriales y logísticas, en el contexto de la economía metropolitana y de los sistemas productivos locales. Dicho análisis prestará especial consideración a la incidencia territorial y económica de las Áreas de Oportunidad Metropolitana.

2. Los suelos destinados a usos productivos se localizarán en la proximidad de los nuevos desarrollos urbanos para evitar la especialización funcional y reducir la movilidad obligada, separándolos de las viviendas mediante sistemas generales viarios y franjas verdes arboladas. (D)

3. Se recomienda evitar la ubicación de suelos industriales en situaciones aisladas y desconectados físicamente de los cascos urbanos existentes, con la excepción de los destinados a acoger actividades que, por su naturaleza, sean incompatibles con la cercanía a las zonas residenciales, en consonancia con las determinaciones de los instrumentos de prevención y control ambiental establecidos en la normativa vigente. (R)

4. Los grandes equipamientos de alcance supramunicipal deberán servir en la ordenación urbanística como polos de actividad con posibilidades de sinergia económica, por lo que se recomienda que los instrumentos de planeamiento prevean suelos destinados a usos productivos ligados a dichos grandes equipamientos, contiguos o próximos a ellos. (R)

5. La clasificación de nuevos suelos productivos asegurará la disponibilidad de todas las infraestructuras y servicios urbanos, incluido el de transporte público de viajeros. Con este fin, los instrumentos de planeamiento de desarrollo y los proyectos de implantación de empresas con más de 200 trabajadores deberán incorporar estudios de

movilidad que aseguren la disponibilidad de servicios de transporte público. (D)

6. Se recomienda a las administraciones sectoriales competentes que tomen las medidas oportunas para la coordinación de la planificación de la logística metropolitana. (R)

^{xv} **PTMAS 7.6. Garantía del Servicio de Transporte a los nuevos desarrollos urbanos**

El objetivo de potenciar el uso del transporte público debe sustanciarse no sólo para la población actual sino para la que residirá en los nuevos desarrollos urbanos. Para garantizar dicho objetivo, el Plan de Transporte determina:

a) Los Planes Generales de Ordenación Urbanística de los municipios del ámbito deberán incluir en sus determinaciones las propuestas de plataformas reservadas para el transporte público necesarias para la movilidad en este modo tanto para la población actual como para la futura. A estos efectos, se considerará que dichas infraestructuras, salvo justificación suficiente, deberán tener capacidad para transportar, al menos, un volumen diario de viajeros igual al de su número de habitantes multiplicado por 0,8.

b) Para garantizar y concretar la definición de los elementos estructurantes de la red de transporte -tal y como exigen los artículos 9 y 10 de la Ley 7/2002 de Ordenación Urbanística de Andalucía sobre las determinaciones que deben recoger los Planes Generales de Ordenación Urbanística los PGOU de los municipios del ámbito metropolitano deberán incluir la redacción de un Estudio de Movilidad del conjunto municipal, en el que se incluya:

- El análisis de la movilidad generada y atraída por el ámbito municipal, tanto en la situación actual como en la tendencial, esta última correspondiente a los horizontes temporales establecidos en el PGOU, teniendo en cuenta en la misma la movilidad producida por los nuevos desarrollos urbanos determinados en dicho planeamiento.
- La asignación de la demanda de viajes obtenida a las infraestructuras de transporte propuestas en el PGOU, analizando la capacidad de las mismas para absorber dicha demanda; el análisis incluirá también la evaluación de los efectos que se produzcan en las redes de transporte de interés metropolitano a las que se conecten las infraestructuras de transporte propuestas en el PGOU, sean éstas exteriores o no al ámbito municipal considerado.
- El cálculo de las emisiones de gases de efectos invernadero, y las medidas a adoptar para la mejora de la calidad ambiental y ahorro energético.

^{xvi} **POTA Artículo [11] Principios orientadores del Modelo Territorial de Andalucía [E].**

“... 2. El uso más sostenible de los recursos.

El Modelo Territorial de Andalucía asume como uno de sus principios orientadores la utilización racional de los recursos, entendida como argumento indispensable para progresar en la creación de un sistema territorial y productivo sostenible.

Esta exigencia implica tener en cuenta la trama de relaciones ecológicas que sustenta el orden territorial, considerando sus consecuencias en coordenadas espaciales y temporales lo más amplias posibles. El Modelo Territorial se reconoce integrado en un sistema de relaciones ecológicas. La ordenación territorial puede y debe contribuir al progreso de la sostenibilidad regional y global a partir de los siguientes aspectos:

a) Constituyendo un orden territorial favorecedor de la moderación en el consumo de recursos naturales (suelo, agua, energía y materiales) a partir de decisiones que reduzcan las necesidades del desplazamiento horizontal de dichos recursos, especialmente en todo lo que se refiere a la movilidad urbana e interurbana, la potenciación de los recursos energéticos renovables y la más racional utilización del agua. Ello se refleja, especialmente, en el énfasis por opciones de gestión de recursos desde la perspectiva de la demanda....”

^{xvii} **POTA Artículo [43] Objetivos (O).**

"Los objetivos relacionados con los procesos de urbanización del territorio andaluz, en el marco de la Política de Ciudades, son los siguientes:

- a) Preservar el Modelo Territorial de Andalucía frente a procesos de urbanización no deseables.
- b) Mejorar los niveles de competitividad, calidad de vida y cohesión social de las ciudades andaluzas.
- c) **Contribuir desde el Sistema de Ciudades a la sostenibilidad global."**

^{xviii} **LOUA. Artículo 3. Fines específicos de la actividad urbanística....**

2. La ordenación urbanística establecida en los instrumentos de planeamiento, en el marco de la ordenación del territorio, tiene por objeto, en todo caso:

a) La **organización racional y conforme al interés general** de la ocupación y los usos del suelo, mediante su clasificación y calificación....

^{xix} **LOUA. Artículo 9. Objeto.**

En el marco de los fines y objetivos enumerados en el artículo 3 y, en su caso, de las determinaciones de los Planes de Ordenación del Territorio, los Planes Generales de Ordenación Urbanística deben:

A) Optar por el modelo y soluciones de ordenación que mejor aseguren:

a) *Su adecuada integración en la ordenación dispuesta por los Planes de Ordenación del Territorio..*

b) La correcta funcionalidad y puesta en valor de la ciudad ya existente atendiendo a su conservación, calificación,

reequipamiento y, en su caso, remodelación.

c) La adecuada conservación, protección y mejora del centro histórico, así como su adecuada inserción en la estructura urbana del municipio...

d) La integración de los nuevos desarrollos urbanísticos con la ciudad ya consolidada, evitando su innecesaria dispersión y mejorando y completando su ordenación estructural. Los nuevos desarrollos que, por su uso industrial, turístico, segunda residencia u otras características, no deban localizarse en el entorno del núcleo ya consolidado por las razones que habrán de motivarse, se ubicarán de forma coherente con la ordenación estructural, asegurando, entre otros, los objetivos señalados en el apartado g)...

g) La preservación del proceso de urbanización para el desarrollo urbano de los siguientes terrenos: Los colindantes con el dominio público natural precisos para asegurar su integridad; los excluidos de dicho proceso por algún instrumento de ordenación del territorio; aquéllos en los que concurren valores naturales, históricos, culturales, paisajísticos, o cualesquiera otros valores que, conforme a esta Ley y por razón de la ordenación urbanística, merezcan ser tutelados; aquéllos en los que se hagan presentes riesgos naturales o derivados de usos o actividades cuya actualización deba ser prevenida, y aquéllos donde se localicen infraestructuras o equipamientos cuya funcionalidad deba ser asegurada."

^{xx} **LOUA. Artículo 19. Contenido documental de los instrumentos de planeamiento.**

1. Los instrumentos de planeamiento deberán formalizarse como mínimo en los siguientes documentos: a) Memoria, que incluirá los contenidos de carácter informativo y de diagnóstico descriptivo y justificativo adecuados al objeto de la ordenación y a los requisitos exigidos en cada caso por esta Ley. Deberá respetar, en todo caso, las siguientes reglas:

1ª En los Planes Generales de Ordenación Urbanística se modulará en sus contenidos en función de la caracterización del municipio por la ordenación del territorio y del nivel de desarrollo de sus determinaciones, conforme a las previsiones de esta Ley, e incluirá, por tanto, en su caso y entre otros, los **estudios complementarios de suelo y vivienda, y de tráfico, aparcamiento y transportes.**

^{xxi} **Ley 8/2007, de 28 de mayo, de suelo.**

"Artículo 3. Ordenación del territorio y ordenación urbanística.

1. La ordenación territorial y la urbanística son funciones públicas no susceptibles de transacción que organizan y definen el uso del territorio y del suelo de acuerdo con el interés general, determinando las facultades y deberes del derecho de propiedad del suelo conforme al destino de éste. Esta determinación no confiere derecho a exigir indemnización, salvo en los casos expresamente establecidos en las leyes.

El ejercicio de la potestad de ordenación territorial y urbanística deberá ser motivado, con expresión de los intereses generales a que sirve..."

^{xxii} **LOUA. Artículo 3. Fines específicos de la actividad urbanística....**

2. La ordenación urbanística establecida en los instrumentos de planeamiento, en el marco de la ordenación del territorio, tiene por objeto, en todo caso:

a) La organización racional y conforme al interés general de la ocupación y los usos del suelo, mediante su clasificación y calificación....

^{xxiii} **POTA. [46] Ordenación y mejora de los procesos de urbanización [D].**

1. De acuerdo con los instrumentos previstos en la legislación urbanística, los órganos responsables de la política urbanística autonómica establecerán directrices y criterios relativos al tratamiento territorial y urbanístico de los procesos de urbanización característicos de Andalucía, en particular sobre todas o algunas las siguientes

cuestiones:...

i) Orientaciones para la integración paisajística de la ciudad en su entorno natural y rural, contribuyendo a la recualificación de los espacios periurbanos, especialmente en las coronas metropolitanas y del litoral.

^{xxiv} **POTA. [60] Calidad ambiental en el medio urbano [D].**

3. Mejora del entorno ambiental y paisajístico.

a) El planeamiento territorial y urbanístico deberá considerar el paisaje urbano y su integración en el entorno, como parte de su patrimonio natural y cultural por lo que velará por su conservación y correcta gestión.

^{xxv} **POTAUS. Artículo 83 Objetivos de calidad del paisaje. (N)**

Son objetivos del Plan en relación a la calidad del paisaje los siguientes:

a) Fomentar el uso y disfrute público del paisaje.

b) Acrecentar la diversidad paisajística reconduciendo las tendencias a la uniformización.

c) Cualificar el paisaje evitando los procesos de degradación y banalización.

d) Asegurar la integración de las actuaciones urbanísticas y de infraestructuras.

e) Contribuir a la protección ambiental.

Artículo 84 Integración paisajística de los desarrollos urbanos. (D)

1. Los instrumentos de planeamiento general deberán contemplar la ordenación del paisaje y justificar las propuestas adoptadas para la mejora del mismo
2. Los instrumentos de planeamiento urbanístico ordenarán las morfologías urbanas conforme a las condiciones topográficas, ecológicas y paisajísticas del medio procurando su adaptación a:
 - a) Los elementos territoriales susceptibles de integración para la mejora del proyecto urbano.
 - b) La topografía y las condiciones de visibilidad.
 - c) Los hitos, corredores y escenas de singularidad paisajística.
 - d) Los elementos del paisaje con simbolismo histórico o etnográfico.
 - e) La integración del paisaje urbano con los restantes paisajes naturales y culturales, con especial atención a los paisajes agrarios y forestales.
3. Los instrumentos de planeamiento general establecerán un régimen de usos para los terrenos que componen las orlas periurbanas que permita la integración de los bordes urbanos con el medio rural circundante. Con este fin, las distintas fases de desarrollo urbano de la periferia de los núcleos deberán presentar límites claros, determinados por barreras físicas que eviten zonas de transición degradadas. La finalización de las áreas urbanas se resolverá mediante viales, espacios libres o manzanas completas que eviten la aparición de traseras.

^{xxvi} Áreas de Oportunidad del POTAUS Productivas

TÉRMINOS MUNICIPALES	TECNOLOGICO	LOGISTICO	EMPRESARIAL	TERCIARIO	NO URBANIZABLE
ALBAIDA-OLIVARES			30		30
ALMENSILLA			246		246
AZNALCÁZAR				117	117
BENACAZÓN					
BOLLULLOS			51		51
			88		88
BORMUJOS			10		10
BORMUJOS,ESPARTINAS,GINES			113		36
CASTILLEJA GUZMÁN				5	5
CORIA DEL RÍO			25		25
ESPARTINAS				25	25
HUEVAR-BENACAZON			300		300
HUEVAR					
MAIRENA DEL ALJARAFA					
OLIVARES-VILLANUEVA			68		68
PALOMARES DEL RÍO			60		60
PILAS			80		80
PUEBLA DEL RÍO				37	37
SALTERAS			177		177
SANLUCAR LA MAYOR	200				
UMBRETE			69		69
VALENCINA DE LA CONCEPCION			150		150
TOTAL ALJARAFA	200	0	1.467	184	1.574

TÉRMINOS MUNICIPALES	TECNOLOGICO	LOGISTICO	EMPRESARIAL	TERCIARIO	NO URBANIZABLE
ALCALÁ DE GUADÁIRA	250				250
		270			270
			18		18
				30	30
ALCALÁ DEL RÍO					
AZNALCÓLLAR		150			
CARMONA	110				60
			130		130
CARRIÓN DE LOS CÉSPEDES	20				20
CASTILLEJA DEL CAMPO	60				60
DOS HERMANAS	50				
			234		
GERENA					
GUILLENA			200		100
LA ALGABA (1)			80		80
			65		65
LA RINCONADA	146				
			100		100
				132	132
LOS PALACIOS Y VILLA FRANCA	64				64
MAIRENA – EL VISO			20		20
SEVILLA	65				
(y La Rinconada)		218			
		80			
			174		
			535		
				0	
(y Dos Hermanas)					
UTRERA		47			
VILLAMANRIQUE DE LA CONDESA			55		55
				124	124
TOTAL GENERAL					3.002

(1) Mixta residencial-productiva / Suelos inundables

(2) Mixta residencial-productiva