



SUMARIO

(Continuación del fascículo 1 de 4)

3. Otras disposiciones

PÁGINA

CONSEJERÍA DE VIVIENDA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

Decreto 267/2009, de 9 de junio, por el que se aprueba el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Sevilla y se crea su Comisión de Seguimiento.

114

Número formado por cuatro fascículos

Jueves, 9 de julio de 2009

Año XXXI

Número 132 (2 de 4)

Edita: Servicio de Publicaciones y BOJA
CONSEJERÍA DE LA PRESIDENCIA
Secretaría General Técnica.
Dirección: Apartado Oficial Sucursal núm. 11. Bellavista.
41014 SEVILLA
Talleres: Servicio de Publicaciones y BOJA



Teléfono: 95 503 48 00*
Fax: 95 503 48 05
Depósito Legal: SE 410 - 1979
ISSN: 0212 - 5803
Formato: UNE A4

3. Otras disposiciones

CONSEJERÍA DE VIVIENDA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

DECRETO 267/2009, de 9 de junio, por el que se aprueba el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Sevilla y se crea su Comisión de Seguimiento.

La Comunidad Autónoma de Andalucía tiene, conforme dispone el artículo 56.5 del Estatuto de Autonomía para Andalucía, competencia exclusiva en materia de ordenación del territorio. Por otro lado, el artículo 47.1.1.^a de dicho Estatuto reconoce a la Comunidad Autónoma de Andalucía la competencia exclusiva sobre el procedimiento administrativo derivado de las especialidades de la organización propia de la Comunidad Autónoma, la estructura y regulación de los órganos administrativos públicos de Andalucía y de sus organismos autónomos.

En ejercicio de esta competencia, el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, mediante Decreto 195/2006, de 7 de noviembre, formuló el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Sevilla, a redactar conforme a lo previsto en los Capítulos II y IV del Título I de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Una vez redactado el documento del Plan, se ha dado cumplimiento a los trámites de información pública y de audiencia, previstos en el artículo 13.5 de la Ley 1/1994, de 11 de enero. Así mismo, se ha cumplimentado en la tramitación del Plan el procedimiento de evaluación ambiental conforme a lo dispuesto en la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental.

El Plan ha sido conocido e informado por la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Sevilla y por la Comisión de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Andalucía, conforme a lo previsto en el artículo 7.4 del Decreto 195/2006, de 7 de noviembre, por el que se acuerda la formulación del Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Sevilla.

En su virtud, a propuesta del Consejero de Vivienda y Ordenación del Territorio, conforme al artículo 21.3 de la Ley 6/2006, de 24 de octubre, del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Andalucía, en relación con el Decreto 239/2008, de 13 de mayo, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio, y en el ejercicio de las competencias atribuidas por el artículo 13.6 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, y por el artículo 3.1.b) del Decreto 525/2008, de 16 de diciembre, por el que se regula el ejercicio de las competencias de la Administración de la Comunidad Autónoma de Andalucía en materia de ordenación del territorio y urbanismo, y previa deliberación del Consejo de Gobierno en su sesión de 9 de junio de 2009,

D I S P O N G O

Artículo 1. Aprobación.

Se aprueba el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Sevilla que figura como Anexo a este Decreto, cuyo ámbito territorial comprende íntegramente los términos municipales de Albaida del Aljarafe, Alcalá de Guadaíra, Alcalá del Río, La Algaba, Almensilla, Aznalcázar, Aznalcóllar, Benacazón, Bollullos de la Mitación, Bormujos, Brenes, Camas, Carmona, Carrión de los Céspedes, Castilleja de Guz-

mán, Castilleja de la Cuesta, Castilleja del Campo, Coria del Río, Dos Hermanas, Espartinas, Gelves, Gerena, Gines, Guillena, Huévar del Aljarafe, Isla Mayor, Mairena del Alcor, Mairena del Aljarafe, Olivares, Los Palacios y Villafranca, Palomares del Río, Pilas, La Puebla del Río, La Rinconada, Salteras, San Juan de Aznalfarache, Sanlúcar La Mayor, Santiponce, Sevilla, Tomares, Umbrete, Utrera, Valencina de la Concepción, Villamanrique de la Condesa, Villanueva del Ariscal y El Viso del Alcor.

Artículo 2. Comisión de Seguimiento.

1. Se crea la Comisión de Seguimiento del Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Sevilla, cuyo funcionamiento se ajustará a las normas contenidas en el Capítulo II del Título IV de la Ley 9/2007, de 22 de octubre, de la Administración de la Junta de Andalucía, y a las de carácter básico recogidas en el Capítulo II del Título II de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y en este Decreto.

2. La Comisión de Seguimiento estará presidida por la persona titular de la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio, que ostentará el voto de calidad en caso de empate, e integrada, además, por las siguientes personas miembros:

a) Titular de la Secretaría General de Planificación y Desarrollo Territorial de la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio, que desempeñará la vicepresidencia, sustituyendo a la persona titular de la Presidencia en los supuestos de vacante, ausencia o enfermedad de la misma, u otra causa legal.

b) Titular de la Dirección General de Urbanismo de la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio.

c) Titular de la Dirección General de Vivienda y Arquitectura de la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio.

d) Titular de la Delegación del Gobierno de la Junta de Andalucía en Sevilla.

e) Titular de la Delegación Provincial de la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio en Sevilla.

f) Una en representación de cada una de las siguientes Consejerías: Gobernación; Economía y Hacienda; Innovación, Ciencia y Empresa; Obras Públicas y Transportes; Salud; Agricultura y Pesca; Turismo, Comercio y Deporte; Cultura; y Medio Ambiente, designada en cada caso por la persona titular de la Consejería que corresponda. Dichos representantes deberán ostentar, al menos, el rango de Director o Directora General en la Consejería correspondiente, o bien ser la persona titular de la Delegación Provincial en Sevilla de la respectiva Consejería.

g) Una en representación de la Administración General del Estado.

h) Dos en representación de la Diputación Provincial de Sevilla, designadas por el titular de su Presidencia.

i) Seis representantes de los Ayuntamientos de los municipios incluidos en el ámbito del Plan, designados por la Asociación de Municipios y Provincias con mayor representatividad en la Comunidad Autónoma de Andalucía.

j) Titular de la Presidencia de la Mancomunidad de Fomento y Desarrollo del Aljarafe.

k) Titular de la Presidencia de la Mancomunidad de Municipios del Bajo Guadalquivir.

3. En la designación de las personas integrantes de la Comisión de Seguimiento que no formen parte de la misma en razón de su cargo, deberá respetarse el principio de representación equilibrada de mujeres y hombres, de conformidad

con lo establecido en el artículo 19.2 de la Ley 9/2007, de 22 de octubre.

4. La persona titular de la Presidencia nombrará, de entre el personal funcionario adscrito a la Delegación Provincial de la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio en Sevilla, perteneciente a un Cuerpo para cuyo ingreso se requiera titulación superior, a la persona que desempeñe la Secretaría, así como su suplente, que actuarán con voz pero sin voto.

5. En caso de ausencia o enfermedad y, en general, cuando concurra alguna causa justificada, las personas miembros titulares de la Comisión de Seguimiento serán sustituidos por quienes designen expresamente como suplentes.

6. Corresponde a la Comisión de Seguimiento conocer los instrumentos de planificación que se formulen en desarrollo y ejecución del Plan, así como informar las Actualizaciones y los Informes de Seguimiento del Plan, previstos en los artículos 10 y 11 de su Normativa.

Disposición adicional primera. Prevalencia de las determinaciones de aplicación directa.

De conformidad con lo previsto en artículo 23.1 y 4 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, las determinaciones del Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Sevilla que sean de aplicación directa prevalecerán, desde su entrada en vigor, sobre las determinaciones de los planes con incidencia en la ordenación del territorio y el planeamiento urbanístico general vigente en el ámbito de dicho Plan.

Disposición adicional segunda. Relación con el Plan de Ordenación del Territorio del ámbito de Doñana.

No será de aplicación el artículo 46 del Plan de Ordenación del Territorio del ámbito de Doñana, aprobado por Decreto 341/2003, de 9 de diciembre, en el ámbito coincidente con el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Sevilla, en lo que se refiere a la implantación de instalaciones de producción industrial de energía renovable, estándose a lo dispuesto en el artículo 103 del presente Plan.

Disposición adicional tercera. Relación con los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales

Conforme a lo establecido en el artículo 18.2 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, las determinaciones de los Planes de Ordenación de Recursos Naturales cuyo ámbito de aplicación coincida total o parcialmente con el del Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Sevilla, prevalecerán sobre las del citado Plan en las materias reguladas por dicha Ley.

Disposición adicional cuarta. Habilitación para el ejercicio de las funciones de la Comisión de Seguimiento.

Se habilita a la Secretaría General de Planificación y Desarrollo Territorial de la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio a dictar las resoluciones que sirvan de fundamento

para el inicio y el adecuado ejercicio de las funciones de la Comisión de Seguimiento del Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Sevilla.

Disposición transitoria primera. Adaptación del planeamiento urbanístico vigente.

Conforme a lo dispuesto en los artículos 11.1.d), 21 y 23.2 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, las determinaciones del planeamiento urbanístico general vigente de los municipios de la aglomeración urbana de Sevilla deberán adaptarse a las del Plan de Ordenación del Territorio que se aprueba por el presente Decreto en el plazo máximo de cuatro años desde la entrada en vigor de éste, sin perjuicio de las innovaciones a que hubiere lugar para su implementación con anterioridad a dicho plazo.

Disposición transitoria segunda. Adaptación del planeamiento urbanístico en tramitación.

Los instrumentos de planeamiento urbanístico general de los municipios de la aglomeración urbana de Sevilla, que estuvieran formulándose a la entrada en vigor del presente Decreto, deberán adaptarse a las determinaciones del Plan que mediante el mismo se aprueba, con independencia del grado de tramitación que hubiera alcanzado.

Disposición derogatoria única. Derogación normativa.

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan o contradigan lo establecido en este Decreto y, expresamente, quedan sin efecto las determinaciones que, en el ámbito que comprende el Plan de Ordenación de Territorio de la aglomeración urbana de Sevilla, vienen contenidas en el Plan Especial de Protección del Medio Físico y Catálogo de Espacios y Bienes Protegidos de la provincia de Sevilla, aprobado por Resolución del Consejero de Obras Públicas y Transportes, de 7 de julio de 1986, y en las Directrices Regionales del Litoral de Andalucía, aprobadas por el Decreto 118/1990, de 17 de abril.

Disposición final primera. Desarrollo y ejecución.

Se autoriza al Consejero de Vivienda y Ordenación del Territorio para dictar cuantas disposiciones y actos precise la ejecución y desarrollo de este Decreto.

Disposición final segunda. Entrada en vigor.

El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía.

Sevilla, 9 de junio de 2009

JOSÉ ANTONIO GRIÑÁN MARTÍNEZ
Presidente de la Junta de Andalucía

JUAN ESPADAS CEJAS
Consejero de Vivienda y Ordenación del Territorio

ANEXO

PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE SEVILLA

MEMORIA DE INFORMACIÓN

1. EL ESPACIO METROPOLITANO

1.1. LOCALIZACIÓN DE LA AGLOMERACIÓN URBANA

La aglomeración urbana de Sevilla se asienta sobre un ámbito territorial de 4.900 km², que incluye a 46 términos municipales en los que habitan 1.450.214 habitantes según el Padrón Municipal de 2007. Su núcleo urbano central es la ciudad de Sevilla, que aúna las funciones correspondientes a la capitalidad provincial con su papel de Centro Regional. En torno a la misma se ha desarrollado un amplio anillo metropolitano que alcanza un radio de más de 40 kilómetros, caracterizado por un sistema urbano diverso. La aglomeración urbana de Sevilla se ubica en la parte final del curso medio del río Guadalquivir, principal referente del soporte físico del área. La orografía de su emplazamiento está marcada fundamentalmente por la directriz de este río y sus afluentes, que configuran un espacio central de escasa pendiente, con la excepción de las plataformas del Aljarafe y Los Alcores.

1.2. EL PROCESO DE CONFIGURACIÓN DEL ESPACIO METROPOLITANO

El proceso de conformación del espacio metropolitano ha sido hasta el momento el resultado de la superposición de iniciativas urbanísticas de escala municipal. Este proceso arranca de 1963 con la declaración del Polo de Desarrollo y la subsiguiente promoción de zonas industriales situadas en una amplia franja de terreno a ambos lados de los ejes viarios que constituían el triángulo Sevilla-Alcalá-Dos Hermanas, favorecido por la política de incentivos y ayudas públicas. En 1974 se intentó formalizar una ordenación propiamente urbanística mediante el Avance del Plan Comarcal, que no pasó de una mera declaración de intenciones.

Durante los años 70 la capacidad de crecimiento del área siguió concentrándose en la ciudad central y, así, el municipio de Sevilla acogió el 40% del total de las viviendas públicas. En la periferia metropolitana se suceden al mismo tiempo grandes implantaciones industriales como el polígono La Isla o residenciales como Montequinto, junto a urbanizaciones dispersas que salpican los Alcores o el Aljarafe, todo ello en ausencia de planeamiento urbanístico general.

A mediados de los 80 se produce la consolidación del espacio metropolitano, motivada por una etapa alcista en la dinámica económica y el aumento de la inversión pública. La Consejería de Obras Públicas y Transportes inicia en esta década un proceso de coordinación territorial a través de



Fuente: Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio

documentos de Propuestas (1984) y Directrices (1990) y de la creación de una Ponencia de Coordinación del Planeamiento Urbanístico en el seno de la Comisión Provincial de Urbanismo.

En los años 90 la dinámica de crecimiento económico y el impulso a las inversiones públicas, favorecidas por la Exposición Universal, generaron un proceso de construcción metropolitana en el que los propios instrumentos de planeamiento municipales se vieron superados por las demandas y expectativas generadas en el nuevo contexto; lo que se intentó paliar mediante el recurso generalizado a las modificaciones puntuales. En esta nueva etapa el principal factor de conformación metropolitana vendrá dado por la intervención sectorial en infraestructuras y equipamientos, con actuaciones tan estructurantes como el ACTUR de la Cartuja, la SE-30, la A-92, el AVE, la Estación de Santa Justa, el Centro de Transporte de Mercancías, el Palacio de Congresos o la Universidad Pablo de Olavide.

Si en las décadas anteriores el municipio central tenía un crecimiento superior al de la corona, en las décadas de los 80 y los 90 la situación se invierte completamente, iniciándose una nueva fase de expansión metropolitana ya claramente centrífuga. El resultado es que si a principios de los 60 la ciudad central representaba casi dos tercios del total de la población del área, en la actualidad no representa más allá de la mitad. Y todo ello en un contexto de progresiva ralentización

del crecimiento del conjunto de la aglomeración urbana, que en estas dos últimas décadas solo ha podido igualar el incremento de población que en la década de los setenta.

1.3. EXTENSIÓN ACTUAL DEL ESPACIO METROPOLITANO

La conformación de la aglomeración urbana de Sevilla es un proceso dinámico que se ha acelerado en las últimas décadas. Tras la aprobación de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, mediante Acuerdo de 31 de mayo de 1994 se formuló el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Sevilla con un ámbito formado por 22 municipios, que correspondía al ámbito de influencia de la ciudad de Sevilla, definido en el Documento de Bases para la Ordenación del Territorio aprobado por el Consejo de Gobierno en 1990. Este es también el ámbito correspondiente al centro regional de Sevilla, recogido en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía aprobado mediante Decreto 206/2006, de 28 de noviembre.

Los análisis recientes, especialmente los que se derivan del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla: Plan de Movilidad Sostenible, han puesto de manifiesto cómo esta aglomeración urbana ha extendido su radio de influencia abarcando, junto a la ciudad de Sevilla y la primera corona metropolitana, a una segunda corona de municipios, afectando a un conjunto de 46 municipios.



Fuente: Instituto de Estadística de Andalucía

Este ha sido el ámbito recogido en el Decreto 195/2006, de 7 de noviembre, por el que se formula el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Sevilla, si bien, en función de su nivel de integración, puede distinguirse una primera corona formada por 22 municipios, que constituye un mercado unitario respecto al trabajo la vivienda y el ocio, y una segunda corona, integrada por 24 municipios, en la que con mayor o menor intensidad se están produciendo relaciones y vinculaciones de carácter metropolitano.

2. EL MEDIO NATURAL Y CULTURAL

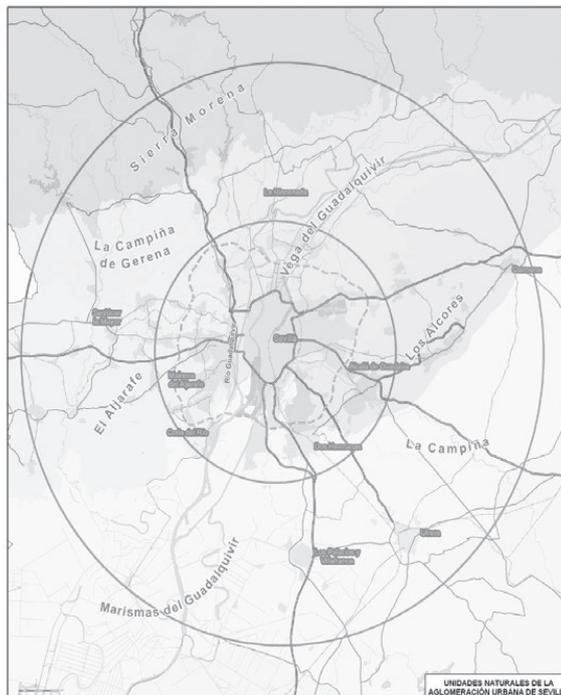
2.1. LAS UNIDADES NATURALES

Dentro del ámbito de la aglomeración urbana de Sevilla pueden distinguirse claramente tres grandes unidades geográficas: la depresión aluvial del río Guadalquivir, con la vega en su mitad norte y las marismas al sur, los escarpes del Aljarafe y de Los Alcores y las campiñas de Carmona y Gerena. En los extremos norte y sur del área se inician las estribaciones de Sierra Morena y la Sierra Sur. Entre ellas se encuentran unidades geográficas de transición que, junto con las anteriores, conforman el soporte físico del espacio metropolitano.

2.2. LOS RIESGOS AMBIENTALES

a) Riesgos de inundación

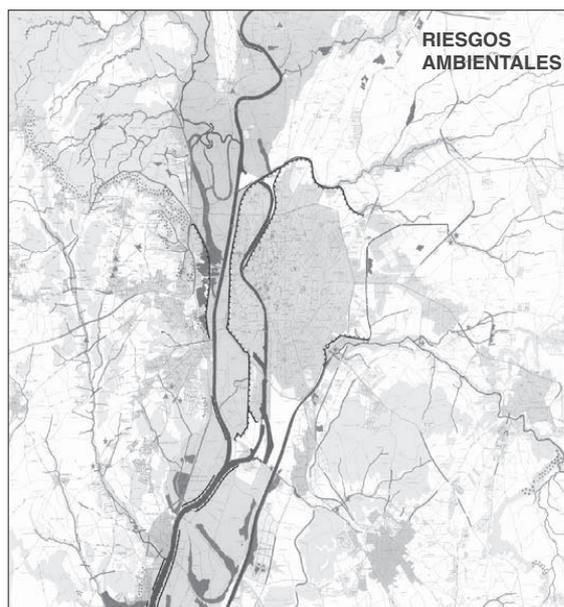
Los riesgos de inundación están directamente relacionados con la orografía de la zona y con el carácter torrencial del régimen de precipitaciones. La amplia cuenca vertiente del río Guadalquivir, que alcanza su parte final de concentración



de caudales en el ámbito de la aglomeración, contribuye a incrementar notablemente el riesgo de avenidas. Así, buena parte del territorio metropolitano de Sevilla presenta un alto riesgo de inundación, con la consecuencia de un alto grado de manipulación de la red hidrográfica a través de obras de encauzamiento, justificadas en la defensa de la población ante inundaciones, así como en la facilitación de la navegabilidad del río principal. Por otra parte, la implantación de infraestructuras lineales como arterias viarias o canales de riego, unido a la progresiva impermeabilización del suelo debido al proceso urbanizador, han generado numerosos puntos con riesgos de inundación.

En cualquier caso, las diversas actuaciones de encauzamiento de los cursos fluviales a su paso por la llanura aluvial del Guadalquivir presentan una capacidad de evacuación para caudales de crecidas extraordinarias que puede considerarse como suficiente para los cursos que atraviesan la ciudad de Sevilla, pero insuficiente para el resto. Cabe destacar que las inundaciones de mayor entidad en la aglomeración serían las ocasionadas por las avenidas extraordinarias del Guadalquivir. Se considera que Sevilla, San Juan y Camas, con los muros de defensa de ambas márgenes, estarían plenamente protegidas, si bien no ocurriría lo mismo con las poblaciones de La Rinconada, La Algaba, Gelves, Coria del Río y Puebla del Río.

El Plan de Prevención de Avenidas e Inundaciones en Cauces Urbanos Andaluces aprobado por el Decreto 189/2002, de 2 de julio, identifica una serie de puntos de riesgo clasificados en cuatro niveles (A, B, C, y D), siendo los A los que revisten mayor gravedad y D los que menos. En la aglomeración urbana de Sevilla se localizan los siguientes:



RIESGOS DE INUNDACIÓN	INUNDACIÓN	RIESGOS DE INCENDIO	RIESGOS DE SISMOS	OTROS RIESGOS
Alto riesgo	Alto riesgo	Alto riesgo	Alto riesgo	Alto riesgo
Medio riesgo	Medio riesgo	Medio riesgo	Medio riesgo	Medio riesgo
Bajo riesgo	Bajo riesgo	Bajo riesgo	Bajo riesgo	Bajo riesgo
Sin riesgo	Sin riesgo	Sin riesgo	Sin riesgo	Sin riesgo

Municipio	Zona	Nivel de Riesgo
Alcalá de Guadaira	Arroyo San Benito	B
Alcalá de Guadaira	Arroyo Cerezo	B
Alcalá de Guadaira	Río Guadaira	C
Alcalá del Río	Río Guadalquivir	B
Almensilla	Arroyo Riopudio	A
Almensilla	Arroyo Cañada Fría	A
Almensilla	Arroyo Cañada Fría	B
Benacazón	Escorrentías	C
Brenes	Arroyo Las Culebras	IP
Camas	Río Guadalquivir	A
Camas	Ayo. Caño Ronco-Montijo	A
Carmona	Arroyo de Los Graneros	A
El Viso del Alcor	Ayo. de La Alcantarilla	C
El Viso del Alcor	Arroyo de La Muela	C
El Viso del Alcor	Arroyo de La Alunada	C
Coria del Río	Arroyo Riopudio	B
Coria del Río	Cuenca	B
Gines	Arroyo Sequillo	IP
Huevar	Arroyo San Cristobal	C
La Puebla del Río	Río Guadalquivir	D
Olivares	Escorrentías	C
San Juan de Aznalfarache	Río Guadalquivir	B
Santiponce	Arroyo Cernícalo	C
Tomares	Río Guadalquivir	C
Umbrete	Ayo. Majalberraque	IP
Utrera	Arroyo Calzas Anchas	D
Valencina de la Concepción	Escorrentía	C
Villamanrique de La Condesa	Guadalén	C

b) Riesgos de erosión

El riesgo de erosión está directamente vinculado a tres factores clave: la pendiente del terreno, los materiales del mismo y el régimen climático al que está sometida la zona. En efecto, la torrencialidad propia del clima mediterráneo en que queda enclavada la aglomeración urbana se constituye en el factor desencadenante clave en este proceso, al que se unen las fuertes pendientes presentes en los escarpes y los suelos fácilmente excavables o de granulometría suelta.

Los suelos con mayor susceptibilidad a la erosión se localizan en las vertientes de los principales arroyos que drenan las plataformas de Los Alcores y El Aljarafe y en los cerros-testigo que bordean estas plataformas, pero sobre todo es en las zonas con mayores pendientes donde los fenómenos erosivos están más presentes, es decir en las transiciones bruscas de los escarpes del Aljarafe y Los Alcores con sus unidades geográficas colindantes.

c) Riesgos de incendio

El riesgo de incendio está directamente vinculado a la escasa presencia de masa forestal en la aglomeración. En este caso el riesgo se concentra en las masas forestales de las estribaciones de Sierra Morena y en las masas de pinar o de eucalipto de repoblación. La densidad de estas formaciones forestales contribuye a incrementar el riesgo en caso de incendio, ya que es muy susceptible a la propagación del fuego a toda la masa arbórea por contacto directo.

Así, los pinares de Aznalcázar y algunas masas forestales aisladas que se pueden destacar en las transiciones de mayor pendiente en ambos escarpes -Alcores y Aljarafe, aunque principalmente el segundo- o algunos sotos de ribera bien conservados, junto con la zona de Sierra Morena que se incluye dentro de la aglomeración urbana, serían las áreas de mayor riesgo de incendio.

2.3. EL PATRIMONIO NATURAL

El medio físico del área de Sevilla ha propiciado que algunos de sus componentes adquieran un alto valor como patrimonio natural, si bien insertos en un territorio intensamente transformado. Este carácter de islotes naturales rodeados por espacios muy antropizados los hace aún más valiosos desde un punto de vista territorial. En conjunto, este patrimonio natural cuenta con distintos regímenes de protección que aseguran el mantenimiento de los valores ambientales que representan.

Dentro de este patrimonio destaca por su importancia el Espacio Natural de Doñana, que conforma el ámbito con mayores valores naturalísticos en el área de Sevilla, no solo por su gran riqueza botánica o faunística, sino además por su singular paisaje y su función territorial como zona de transición entre el litoral y el curso bajo del Guadalquivir, lo que permite la confluencia de un conjunto de ecosistemas (playa, dunas, cotos, marisma...) que dotan a este espacio de una personalidad única.

Otros espacios naturales protegidos de relevancia e íntimamente ligados a Doñana son los cauces del río Guadamar y del antiguo Brazo del Este. Igualmente, constituyen importantes reservas para la avifauna la Dehesa de Abajo y la Cañada de los Pájaros, así como el complejo endorreico de Utrera con la laguna de Zarracatín. A otro nivel, forman parte de la red de espacios naturales protegidos los parques periurbanos de La Corchuela, Porzuna y El Gergal, si bien sus valores ambientales se ligan más a las posibilidades de uso público de carácter recreativo que a su importancia ambiental.

Como caso singular dentro del área de Sevilla hay que destacar la relevancia ambiental del río Guadalquivir, cuyo curso bajo ha sido declarado como Lugar de Importancia Comunitaria. El Guadalquivir no es solo el elemento del medio físico que ha conformado la geomorfología del área, sino que ante todo es el gran eje que articula los flujos ecológicos de la zona; no solo en su cauce, sino también en su amplia llanura de inundación y en sus numerosos afluentes, entre los que

caben destacar los ríos Corbones, Guadaíra, Huelva, Riopu- dio y Guadiamar.

Las zonas forestales constituyen uno de los recursos natu- rales de mayor importancia territorial por su escasez y por su papel de protección hidrológica y de los suelos. La masa forestal de mayor valor en el área es la formada por los pinares de Puebla del Río y Aznalcázar, también declarados como Lugar de Importancia Comunitaria.

Entre los recursos naturales del área hay que valorar muy positivamente el efecto de variedad paisajística que introdu- cen los escasos relieves destacados situados en medio de un terreno mayoritariamente llano. Entre estos relieves caben se- ñalar los escarpes del Aljarafe y los Alcores, el cañón kárstico del Guadaíra, el escarpe del Guadalquivir en Alcalá del Río y los cerros de Quintos, Valeros y La Motilla en Dos Hermanas.

2.4. EL PATRIMONIO CULTURAL

El ámbito del área de Sevilla cuenta con un patrimonio cul- tural especialmente rico y diverso, fruto de una prolongada historia. Su privilegiada posición como último paso transita- ble del río Guadalquivir antes de su desembocadura y como punto de máxima penetración para el transporte marítimo atrajeron, ya desde la Prehistoria, la localización de asen- tamientos humanos, cada vez más complejos y progresiva- mente integrados en las grandes rutas de intercambio con las culturas mediterráneas y atlánticas.

Muestra de todo ello es el elevado número de bienes, que disfrutan de algún tipo de protección legal: tres inmuebles declarados Patrimonio de la Humanidad, cinco conjuntos históricos, 3 conjuntos arqueológicos y monumentales, 168 monumentos, 3 lugares de interés histórico, 4 zonas arqueológicas, 1 sitio histórico, a los que hay que añadir los bienes inscritos genéricamente en el Catálogo General del Patrimonio Histórico de Andalucía, un importante número de ciudades históricas, 1.512 yacimientos arqueológicos inventariados y un amplísimo muestrario de arquitectura popular.

Entre los elementos patrimoniales de mayor valor se en- cuentran la ciudad romana de Itálica, en Santiponce, el comple- jo de dólmenes de Valencina y Castilleja de Guzmán, el yacimiento de El Carambolo en Camas, la ciudad romana de Orippe, en Dos Hermanas, la Necrópolis de Carmona y el conjunto patrimonial de El Gandul, en Alcalá de Guadaíra y Mairena del Alcor.

La red de asentamientos cuenta con un buen número de cas- cos urbanos de altísimo valor patrimonial aportado por unos inmuebles monumentales de primer orden, como reflejan los conjuntos históricos (Sevilla, Carmona, Utrera, Olivares y Sanlúcar la Mayor) y los monumentos incluidos en el Catá- logo General del Patrimonio Histórico de Andalucía.

Pero más allá de estas singularidades, en su conjunto son pueblos y ciudades con morfologías y tipologías específicas, ejemplos de un urbanismo mediterráneo, que ha sabido dar



Fuente: Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico

Fuente: Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico.

respuesta a las necesidades planteadas al sistema de una forma funcionalmente eficaz y ambientalmente sostenible. Basados en modelos urbanos marcadamente compactos y multifuncionales, estos asentamientos históricos representan formas de implantación de los usos urbanos, que no sólo deben ser protegidos y revitalizados, sino que deben también inspirar los futuros crecimientos urbanos dentro del ámbito.

El número de elementos patrimoniales presentes en la matriz rural sobre la que se asienta la aglomeración urbana de Sevilla es elevadísimo. Los yacimientos arqueológicos de todo tipo, los restos de antiguas fortificaciones o las distintas muestras de arquitectura popular están presentes en todo el territorio. La Administración ha identificado y dotado de algún tipo de protección a muchos de estos bienes situados fuera de los suelos urbanos. Así, 36 tienen la categoría de monumentos, 1.312 están incluidos en algunos de los inventarios arqueológicos elaborados por la Consejería de Cultura y 386 forman parte de inventarios de naturaleza arquitectónica o etnológica. A todo ello habría que añadir los elementos protegidos por cada uno de los planeamientos urbanísticos.

Se trata, pues, de un patrimonio excepcionalmente amplio y numeroso, que tiene asociada una doble problemática. La primera es su propia identificación. Aunque las distintas Administraciones vienen realizando un esfuerzo considerable en la elaboración de cartas de riesgo arqueológico, catálogos e inventarios, todavía una parte considerable de este tipo de elementos carece de una tutela efectiva. La segunda es la extremada fragilidad de este patrimonio, amenazado por un proceso de deterioro que pone en riesgo su conservación.

2.5. DIAGNÓSTICO SOBRE EL MEDIO NATURAL Y CULTURAL

Como principales factores limitantes para la adecuada preservación de los recursos naturales del área y la creación de una red de espacios de uso público pueden señalarse los siguientes:

- El crecimiento de los usos urbanos y las infraestructuras, que ocupan zonas que cumplían una función hidrológica, agraria o naturalística, mermando la variedad de usos en el área y, en ocasiones, provocando situaciones de riesgo.
- El carácter artificial de buena parte de la red hidrográfica, como respuesta histórica a los fenómenos de inundación, lo cual ha reducido las posibilidades de crecimiento de suelos fluviales y de conexión entre la red fluvial y sus acuíferos aluviales.
- La sobreexplotación y contaminación de los acuíferos.
- Las pérdidas de suelo asociadas a la erosión en las laderas de los escarpes que carecen de cubierta vegetal, provocando fenómenos de deslizamientos y aterramientos de los cauces.
- La escasa cubierta forestal, que además es en su mayor parte producto de reforestaciones y situada en posiciones

alejadas de los núcleos urbanos, lo cual reduce su capacidad de regulación térmica y su posible uso como zonas verdes urbanas.

- La pérdida de identidad cultural del entorno ligada a la degradación de los paisajes agrarios.
- La falta de ejes de conexión ecológica entre los espacios naturales por el inadecuado tratamiento de la red de caminos rurales y vías pecuarias.
- El predominio de la óptica local en la planificación y gestión de las zonas verdes.

Por el contrario, se cuenta con una serie de factores que ofrecen potencialidades sobre las que basar una ordenación territorial mediante la cual se conserve un paisaje con variedad de usos, como pueden ser:

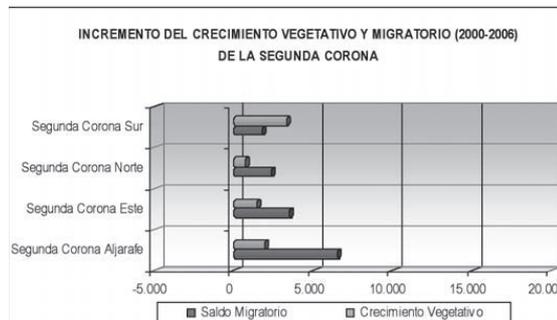
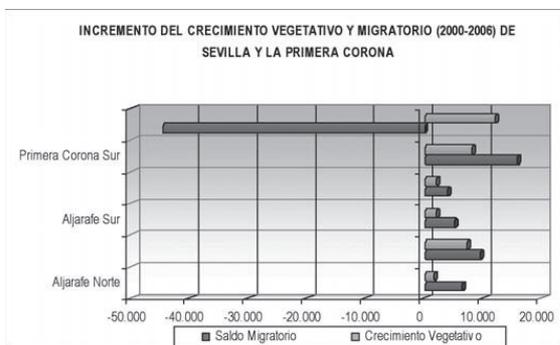
- El eje del río Guadalquivir, que constituye un elemento de identificación y estructurante del territorio metropolitano, con grandes posibilidades no aprovechadas para el uso público.
- El alto valor de los recursos ligados al patrimonio natural, entre los que destacan Doñana y los espacios protegidos en su entorno.
- La llanura de inundación, que ha actuado como barrera natural impidiendo la conurbación y el crecimiento del uso residencial en mancha de aceite.
- Los escarpes del Aljarafe y los Alcores, que constituyen un recurso paisajístico de primer orden, en parte todavía preservado de la urbanización.
- El alto valor agrológico de los suelos de la vega, que permite a la agricultura de regadío competir en rentabilidad económica a largo plazo con los usos urbanos.
- La función paisajística de los cultivos arbóreos de secano -especial del olivar- como elementos esenciales del paisaje agrario.

3. EL SISTEMA URBANO

3.1. LA DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN

La población de la aglomeración urbana –1.450.214 habitantes en 2007– se reparte en dos mitades casi iguales entre la ciudad central y la corona, aunque este reparto está siendo alterado en los últimos años, en el sentido de perder peso la ciudad de Sevilla en favor de la periferia metropolitana. La mayor parte del crecimiento habido en estos últimos 25 años lo ha absorbido la primera corona y en concreto el Aljarafe Centro, que casi ha duplicado su población, seguido de la zona de Dos Hermanas-Alcalá de Guadaíra que ha crecido un 70%, y en menor medida, del sector norte que lo ha hecho en un 50%.

SUBZONAS
• Sevilla
• Primera Corona Sur: Alcalá de Guadaíra y Dos Hermanas;
• Primera Corona Norte: La Algaba, La Rinconada;
• Aljarafe Sur: Coria del Río, Puebla del Río, Palomares del Río, Almensilla, Olivares, Isla Mayor;
• Aljarafe Centro: Castilleja de la Cuesta, Gines, Bormujos, Tomares, San Juan de Aznalfarache, Mairena del Aljarafe, Gelves;
• Aljarafe Norte: Camas, Santiponce, Castilleja de Guzmán, Valencina de la Concepción, Salteras, Espartinas;
• Segunda Corona Sur: Los Palacios y Villafranca, Utrera;
• Segunda Corona Norte: Alcalá del Río, Brenes, Gerena, Guillena;
• Segunda Corona Este: Carmona, Mairena del Alcor, El Viso del Alcor;
• Segunda Corona Aljarafe: Albaida del Aljarafe, Aznalcázar, Aznalcóllar, Benacazón, Bollullos de la Mitación, Carrión de los Céspedes, Castilleja del Campo, Huévar, Pilas, Sanlúcar la Mayor, Umbrete, Villamanrique de la Condesa, Villanueva del Ariscal



Estos incrementos demográficos implican un crecimiento de la población de 91.000 habitantes en el período 2000-2006, lo que supone un aumento anual de la población del área de 13.000 personas. En relación al crecimiento vegetativo, el municipio de Sevilla gana en este período cerca de 12.000 habitantes, y la primera y segunda corona respectivamente, 21.000 y más de 7.000. Respecto a la cantidad de movimientos que se producen entre municipios de la aglomeración cabe destacar, en este sentido, el considerable volumen de población emigrada de Sevilla capital, que desde el año 2.000 a 2006 ha perdido 44.481 residentes por este motivo, captando la primera corona metropolitana unos 40.000 habitantes y la segunda algo más de 14.000.

3.2. EL MERCADO DE VIVIENDA

El sector inmobiliario de la aglomeración urbana ha experimentado en los últimos 25 años una permanente tendencia

al alza a pesar de la disminución del crecimiento natural de la población, del descenso de los saldos migratorios y de la tardanza cada vez mayor de la emancipación de los jóvenes. El motivo es que ya no es el crecimiento demográfico el que justifica dicho dinamismo, sino los cambios en el uso del parque residencial y los cambios de vivienda de familias ya constituidas.

A lo largo de los años 90 se construyeron unas 130.000 viviendas. Este ritmo supone un crecimiento anual del 2,5%, lo cual viene más que a duplicar la tasa de crecimiento de la población. La inevitable consecuencia de este desfase es un creciente volumen de viviendas desocupadas (secundarias o vacías), que han pasado de un 17,8% en 1991 a un 22,8% en 2001. En todo caso, cabe constatar que de las más de 130.000 viviendas que se construyeron entre 1991 y 2001, más de 50.000 no respondían a una demanda de formación de nuevos hogares.

EVOLUCIÓN DEL PARQUE DE VIVIENDAS ENTRE 1991 Y 2001

Ámbito	Total		Viviendas desocupadas		% Viviendas desocupadas	
	1991	2001	1991	2001	1991	2001
Sevilla	236.048	291.687	34.539	65.129	14,63	22,32
1ª Corona	111.193	163.569	22.066	37.465	19,84	22,9
2ª Corona	75.008	98.132	18.586	23.827	24,77	24,28
Total	422.249	553.388	75.191	126.421	17,8	22,84

Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Censo de Población y Viviendas 2001

VOLUMEN DE CONSTRUCCIÓN DE VIVIENDAS (2003-2007). (Datos acumulados)

Ámbito	VPO anual	Libre anual	Total anual	% VPO	%/Total
Sevilla	9.073	11.239	20.312	44,67	21,41
Primera Corona	6.547	37.557	44.104	14,84	46,49
Segunda Corona	3.131	27.318	30.449	10,28	32,10
Total	18.751	76.114	94.865	19,77	100,00

Fuente: Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio / Colegio de Arquitectos de Sevilla

Tomando como referencia al periodo 2003-2007 se puede constatar que se ponen en el mercado cerca de 95.000 viviendas anuales, de las cuales casi un 20% son de protección oficial. De esta oferta la ciudad de Sevilla participa tan solo en un 21%, mientras que la primera y segunda corona absorbe respectivamente el 46% y el 32% de ellas. En el subsector de vivienda protegida los desequilibrios entre el centro y la periferia metropolitana son algo menores, ya que en la capital la vivienda protegida supone un 45% del total de las viviendas construidas.

3.3. LA OFERTA DE SUELO

Uno de los factores que más ha hecho encarecerse el precio de la vivienda es el coste del suelo, que en estos últimos cinco años se ha revalorizado anualmente un 23%. Este sobreprecio no puede explicarse por una falta de oferta. Entre 1995 y 2003 la superficie urbanizada se incrementó en más

de 10.000 hectáreas gracias a una importante oferta de suelo urbanizable.

En el conjunto del área el planeamiento vigente ofrece casi 14.000 hectáreas, que se añade a las casi 20.000 ocupadas ya por el suelo urbano. Pero a diferencia de lo que sucede con la población o las viviendas, en las que la ciudad de Sevilla viene a concentrar la mitad de los recursos del área, el suelo clasificado en la primera corona es mayor que en la capital.

En cuanto a distribución de usos, cabría resaltar el alto porcentaje de suelo residencial del área, que destina el 72,2% de las hectáreas del uso lucrativo. Por sectores, Sevilla y todo el arco Sur-Este asumen el 37,2% de todo el suelo así calificado. Para actividades industriales destaca el peso del sector Sur-Guadaira, con el 34,6% del total. En lo que respecta a equipamientos y zonas verdes, Sevilla concentra la oferta metropolitana, seguida por los sectores Sur-Guadaira, Aljarafe Centro y Zona Sur-Este.

CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA DEL SUELO (Ha)

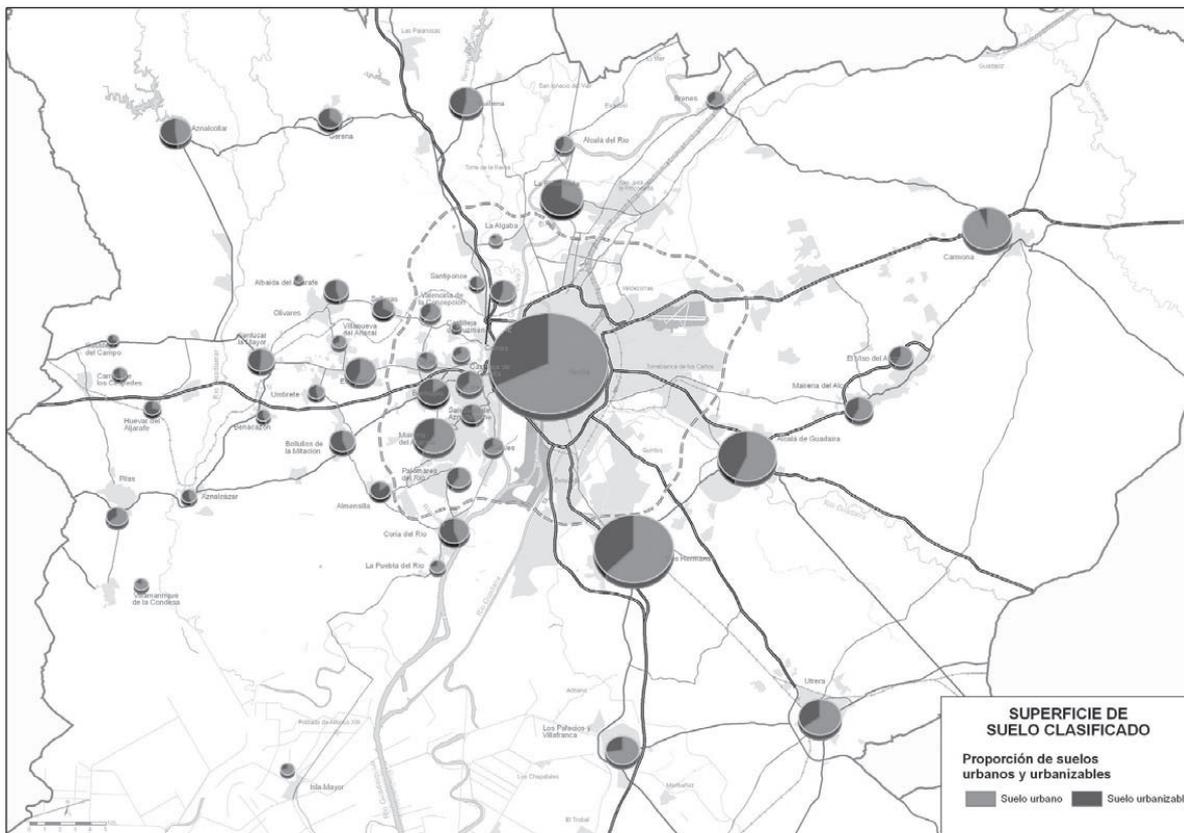
Ámbito	Superficie Ámbito	SU Consolidado	SU No Consolidado	Suelo Uble. Sectorizado	Suelo Uble No Sect.	S No Uble.y Sist.General
Sevilla	14.125,53	5.520,38	772,93	1.990,77	696,28	5.145,17
1ª Corona	125.270,25	5.614,24	2.531,23	6.139,63	1.076,98	109.908,17
2ª Corona	351.809,11	4.026,01	1.083,35	3.705,79	163,71	342.830,25
Total	491.204,89	15.160,63	4.387,51	11.836,19	1.936,97	457.883,59

Fuente: Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio

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



3.4. DIAGNÓSTICO SOBRE LOS DESARROLLOS URBANOS

El proceso de crecimiento urbano que conoce la aglomeración urbana de Sevilla viene provocando una serie de disfuncionalidades, dado que no todos los componentes del territorio están transformándose a ritmos equivalentes, con un desfase de los desarrollos residenciales frente a los productivos o de servicios. Como resultado se asiste a una pérdida de calidad urbana, solamente superable mediante una reorientación de los criterios de ordenación plasmados en el planeamiento urbanístico.

Como principales factores adversos para la construcción de un territorio metropolitano equilibrado pueden citarse los siguientes:

- la expulsión de población desde la ciudad central hacia la periferia metropolitana.
- el crecimiento del parque de viviendas por encima de las necesidades de formación de nuevos hogares.
- el incremento de las viviendas vacías.
- los altos precios del suelo y la vivienda en la ciudad central.
- la dificultad de acceso a la vivienda a precio asequible.
- el sobredimensionamiento de la oferta de suelo y vivienda.
- la concentración de la oferta de suelo urbanizable en ciertos sectores de la primera corona.

- las bajas edificabilidades del suelo urbanizable.
- la desproporción entre la oferta de suelos para usos residenciales, respecto a la destinada a usos complementarios, dotacionales, productivos o de servicios.
- la gestión del planeamiento centrada en los sectores residenciales, dando escasa prioridad a las dotaciones e infraestructuras.
- la falta de una perspectiva de escala metropolitana en las estrategias de ordenación urbanística.

En cambio se cuenta con una serie de factores que pueden contrarrestar estas tendencias negativas, como pueden ser:

- el estancamiento demográfico del área, que reduce la incidencia en la demanda.
- la existencia de un parque de viviendas vacías susceptible de absorber parte de las necesidades futuras de viviendas.
- el cambio de ciclo económico, que puede rebajar las tensiones del mercado.
- la necesidad de adaptación del planeamiento a la Ley de Ordenación Urbanística a partir de nuevos criterios.
- el desarrollo de la conciencia ciudadana sobre la necesaria calidad paisajística y funcional de los nuevos crecimientos.

4. EL ESPACIO ECONÓMICO

4.1. RASGOS BÁSICOS DE LA ECONOMÍA DE LA AGLOMERACIÓN DE SEVILLA

a) Elementos fundamentales del modelo productivo

La economía de Sevilla se enmarca en un conexto general cuyo rasgo más destacado, hasta el inicio de la actual crisis económica global, ha sido el crecimiento continuo experimentado en la última década. En 2005 la provincia de Sevilla creció un 3,7%; por encima de la media regional y nacional. La Sevilla metropolitana presenta como uno de sus rasgos básicos la concentración de servicios avanzados a las empresas, lo que unido a su sector financiero, al elevado dinamismo de las empresas vinculadas a las nuevas tecnologías, las comunicaciones, las técnicas audiovisuales y la ingeniería y consultoría hacen de la aglomeración un referente regional y nacional.

La función comercial de Sevilla se caracteriza por la amplitud de su área comercial, que rebasa ampliamente su ámbito provincial. Esta función es ejercida tanto por formas de comercio tradicional, como por nuevas formas comerciales basadas en las grandes superficies. Estas últimas localizadas en la periferia de la capital y en la primera corona metropolitana.

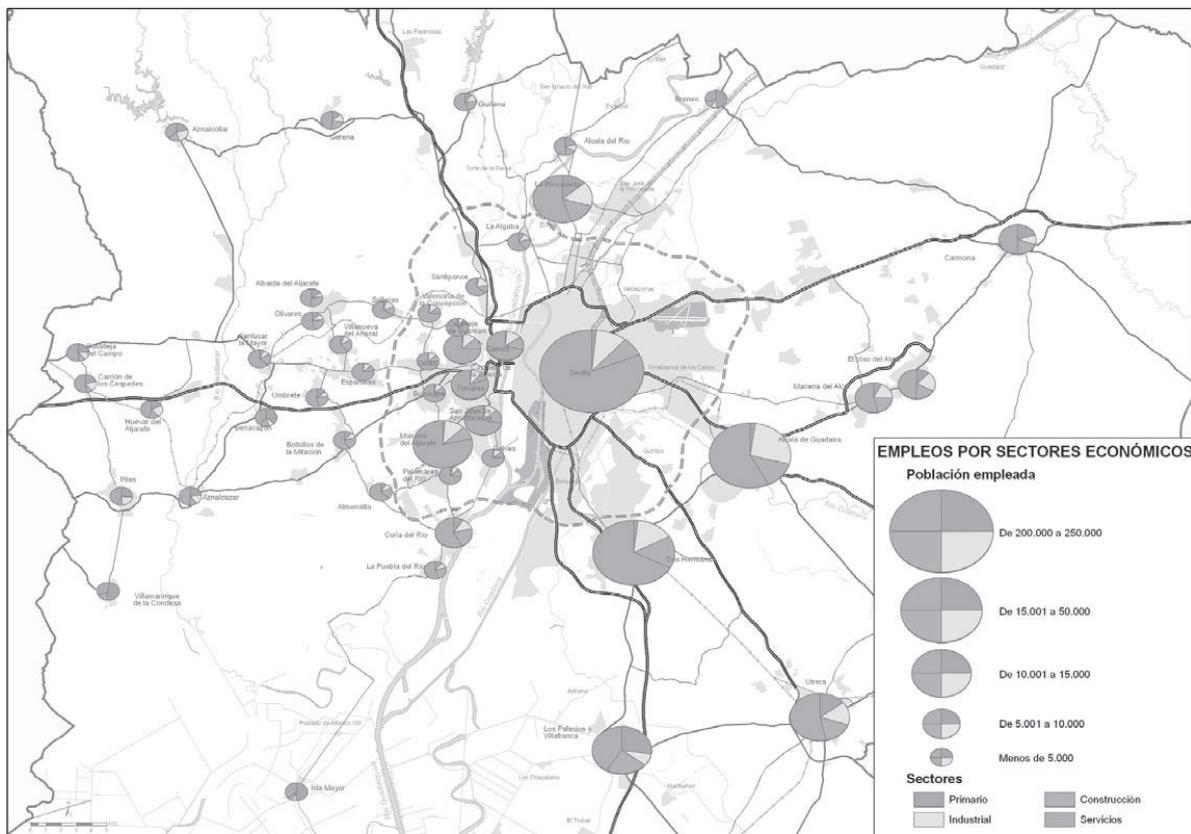
El sector industrial tradicional estuvo ligado a la dinámica del Polo de Desarrollo, que ha generado la mayor concentración industrial de Andalucía. Aunque se sigue manteniendo un importante tejido industrial en sectores productivos tradicionales, éste se ha enriquecido con el incipiente desarrollo de actividades vinculadas a nuevas tecnologías, destacando, en este sentido, la creciente importancia de la aglomeración como centro industrial aeronáutico avanzado.

Las potentes actuaciones llevadas a cabo sobre la red de comunicaciones –autovías de acceso, terminal aeroportuaria y línea AVE– han potenciado Sevilla como destino turístico, extendiendo su ámbito de captación a nuevos segmentos de la demanda, como el turismo de congresos y el cultural. Las cifras de afluencia turística han marcado una tendencia de crecimiento muy clara.

Como último aspecto caracterizador del sector productivo sevillano, es de señalar el peso del sector agropecuario, reflejo de la alta productividad agraria de sus suelos y de la infraestructura de regadío disponible.

b) La distribución espacial de las actividades económicas

Las distintas actividades se reparten en el territorio siguiendo pautas diferentes según el sector en el que están encuadradas, atendiendo a factores de diversa índole como la



Fuente: Instituto de Estadística de Andalucía. Censo 2001

idoneidad del espacio, la concentración de actividades del ramo, la accesibilidad o el precio del suelo. Así, es característica común que la ciudad de Sevilla cuente con el mayor número de establecimientos en términos absolutos en cada uno de los sectores. Su peso es especialmente significativo en el sector de los servicios del que acapara en torno al 70% del empleo de la aglomeración.

El sector industrial presenta un mayor equilibrio en su distribución espacial con un liderazgo de la capital –47% del empleo del total de la aglomeración– pero con un peso significativo en la primera corona- 37% del empleo-. La potente actividad industrial de Dos Hermanas, Alcalá de Guadaíra o La Rinconada se ve reflejada en estos datos.

En el sector de la construcción destaca el liderazgo de la capital, fruto del establecimiento de grandes y medianas empresas constructoras en la misma. Es igualmente reseñable el considerable papel de este sector en la primera corona, con casi el 30% del total de este tipo de empleo en la aglomeración.

c) El tejido empresarial

La actividad productiva es desarrollada por un conjunto de 73.400 unidades productoras de bienes y/o servicios. Del citado conjunto más del 42% corresponde a autónomos y una proporción algo inferior a sociedades limitadas.

El predominio de la empresa pequeña es abrumador, ya que más del 75% tienen menos de 5 trabajadores y un 11,5% adicional se sitúa entre 6 y 19. En el extremo contrario, no llegan a 300 las empresas con más de 100 empleados. Sin embargo, si se analizan estas cifras con perspectiva temporal se apunta un cierto cambio ya que en los últimos cinco años, disminuye el porcentaje de empresas menores (-1,5%) y suben, por el contrario, las de 6 a 19 (+8,8%) y, sobre todo, las de más de 100 trabajadores (+10,5%).

En cuanto a la dinámica empresarial, en el 2004 se crearon casi cuatro mil sociedades lo que supuso un incremento de 5,6% en el total de empresas de la aglomeración y una cifra superior en el 2005: casi 4.500 empresas con una tasa de crecimiento del 7,8%. Esta tendencia al alza del incremento de empresas se ha visto truncada al año 2008 con un descenso del 26,4% en creación de sociedades con respecto al 2007, siendo las sociedades anónimas las que han experimentado la caída más severa con una contracción del 57% con respecto al año 2007.

d) El mercado de trabajo

La fuerza de trabajo está formada por casi medio millón de trabajadores; cifra resultante, para el año 2005, de una población activa de 589.000 personas y de una bolsa de paro de casi 92.000 trabajadores, valor equivalente a una tasa del 15,5%, todo ello según datos del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

En conjunto, la tasa de actividad en el área, y muy especialmente en las coronas, no llega a alcanzar los valores medios en Andalucía. En los últimos diez años la tendencia global en la provincia de Sevilla es de incremento tanto de la tasa de actividad como de la de ocupación, mientras que desciende la tasa de paro. Estos datos varían en el último año, como consecuencia de la crisis económica, en el que se observa la disminución de la tasa de ocupación y el incremento de las tasas de actividad y paro.

4.2. LOS SECTORES PRODUCTIVOS

a) La actividad agrícola y ganadera y la industria agroalimentaria

El sector agrícola y su industria de transformación han sido una de las actividades predominantes en la aglomeración de Sevilla. Se mantiene en la actualidad esta actividad, incluso con crecimientos en términos absolutos, si bien su peso sobre el global del PIB ha descendido considerablemente en los últimos años. En todo caso, los ricos suelos de vega en regadío constituyen un capital productivo de primer orden.

En la agroindustria destacan algunas grandes empresas instaladas en Sevilla dedicadas a la elaboración de bebidas, así como empresas arroceras y aceiteras situadas en la corona metropolitana. Al margen de estas grandes empresas, el resto del tejido empresarial agroalimentario, si bien mantienen su sede en la capital, no ocurre lo mismo con sus instalaciones que se ubican fuera de la misma.

b) El sector industrial y de construcción

La Aglomeración experimentó su impulso industrial más decisivo con la declaración del Polo de Desarrollo. Fue el principal punto de partida para la consolidación de un tejido industrial que hoy forma parte de la estructura económica del área. La ubicación inicial de la zona industrial repartida entre la capital y en el eje Alcalá de Guadaíra–Dos Hermanas ha evolucionado hacia una mayor dispersión en la localización de actividades industriales.

En la actualidad, la Aglomeración cuenta con un importante sector especializado en material de transporte. La industria naval, la planta de fabricación de componentes de automoción y la construcción aeronáutica componen un panorama con un prometedor futuro para el sector. La planta de montaje del A-400 de EADS y el parque tecnológico Aerópolis son un claro exponente de este crecimiento y deben ser el punto de partida que ponga al sector aeronáutico sevillano en primera línea mundial.

Dentro del ramo de las industrias metálicas, cabe destacar que la aglomeración aún cuenta con importantes empresas, donde destacan la fabricación de ascensores o de maquinaria agrícola en la capital, así como el complejo siderúrgico-metálico ubicado en el eje de la A-92 entre Sevilla y Alcalá de Guadaíra y el conglomerado de empresas de estructura y carpintería metálica ubicadas entre Sevilla y Dos Hermanas.

Por otra parte, el sector de tecnologías avanzadas tiene un carácter emergente y se halla concentrado principalmente en el Parque Tecnológico Cartuja 93. El polígono PISA en Mairena del Aljarafe también concentra un importante número de empresas de este sector. Los nuevos desarrollos terciarios en ejecución y previstos en la corona metropolitana –Pítamo, PIBO, PETALO, Nuevo Zaudín, PISA II y III, entre otros– suponen una muestra de su dinamismo al tiempo que garantizan el suelo necesario para su desarrollo.

En el sector de la construcción, Sevilla cuenta con las sedes regionales de las principales empresas constructoras españolas, así como con un importante tejido de pequeñas y medianas empresas vinculadas a la construcción y la promoción inmobiliaria. Pese a los recientes datos negativos de actividad de este sector, la fuerte expansión de este sector en los últimos años ha disparado la demanda de empleo y la creación y desarrollo de pequeñas y medianas empresas. Así, pequeñas constructoras, consultoras, inmobiliarias y toda una batería de actividades auxiliares han experimentado un fuerte crecimiento, si bien son también de las que en mayor medida están sufriendo los efectos de la crisis económica

c) El sector servicios

En la aglomeración los servicios aportan más del 70% del valor añadido. La capitalidad regional de Sevilla, unido a su carácter de aglomeración urbana más importante del suroeste de la Península, le hace albergar empresas con cobertura más allá de lo estrictamente local, además de ser sede de numerosos organismos del sector público.

Sevilla cuenta con tres espacios principales de servicios. En primer lugar, el Centro Histórico de Sevilla, ubicación tradicional de las sedes de los organismos públicos, de los servicios financieros, grandes empresas y el sector comercial. En segundo lugar, Los Remedios y Nervión que han recibido localizaciones desde el centro histórico. Y, por último, La Cartuja, en cuyo Parque Científico-Tecnológico se han ubicado centros universitarios y de investigación, sedes de grandes empresas y sedes institucionales.

La actividad comercial cuenta con una red muy densa de establecimientos de proximidad, complementada con un comercio especializado que se ubica en los ejes comerciales de los centros históricos, en algunos de los parques empresariales y en las grandes superficies comerciales. Precisamente es la abundancia de estas últimas uno de los rasgos peculiares del comercio en la aglomeración urbana. La provincia de Sevilla cuenta con 454.759 m² de grandes establecimientos con un ritmo de crecimiento del 2,87% anual.

En relación a la corona metropolitana, la expansión de las últimas décadas ha hecho crecer las necesidades de equipamientos y servicios (sanitario, educativo, comercial, de ocio...), generando, así, oportunidades de empleo fuera de la capital, que han empezado a romper la concentración de empleos en la misma.

Los servicios de carácter metropolitano desplazados a la corona se han concentrado en los municipios de mayor volumen poblacional, como la Universidad Pablo de Olavide (Dos Hermanas), o en enclaves del Aljarafe, caso del Hospital y la Universidad del CEU (Bormujos). Por lo que respecta al sector privado, en la actualidad se está desarrollando un proceso de deslocalización de empresas desde la capital en el que ha sido pionero el polígono PISA de Mairena del Aljarafe.

d) El turismo

El turismo es un sector que ocupa un papel importante en la aglomeración de Sevilla. La composición de la demanda turística –estimada en más de 2,7 millones de visitantes anuales– se reparte de forma sensiblemente equilibrada entre la afluencia nacional y la exterior, con ligero predominio –un 57,5%– de la primera.

Los recursos turísticos se concentran en gran medida en la capital, una de las grandes ciudades patrimoniales de Europa. Su patrimonio y sus manifestaciones culturales le otorgan una relevancia turística fundamental; a ellas se han sumado una destacada oferta de ocio, con el parque temático de Isla Mágica, de turismo de congresos y ferias comerciales, con FIBES, así como eventos singulares.

Esta actividad se sustenta en un importante parque hotelero que concentra en la capital casi 20.000 camas. En la corona la oferta es más limitada, aunque con ejemplos singulares de establecimientos especializados.

4.3. LA OFERTA DE SUELOS PARA ACTIVIDADES PRODUCTIVAS

En la aglomeración y tras un periodo inicial de concentración en el municipio de Sevilla de la población y el empleo, se inicia a mediados del siglo XX un proceso, todavía no terminado, de redistribución poblacional y de actividad económica. Las diferentes etapas de este proceso de urbanización residencial no se vieron acompañadas de un proceso equivalente de redistribución en la localización del empleo. Sin embargo, en el comienzo del siglo actual se vislumbra ya con una cierta intensidad un cambio en el proceso. Así, si bien el empleo sigue creciendo en la capital, por primera vez su crecimiento relativo es menor que en la corona metropolitana, ámbito que consigue duplicar sus puestos de trabajo en apenas siete años. Este proceso de reequilibrio espacial en el empleo es el resultado de un proceso de relocalización de actividades económicas y equipamientos en la corona como resultado de diferentes procesos de decisión.

Uno de ellos se refiere a la implantación de grandes superficies comerciales en la primera corona. Así, de los 17 centros abiertos en la aglomeración, 12 lo han sido en la corona y de ellos 8 en el Aljarafe; incluyendo en varios de los casos complejos de ocio de funcionalidad claramente metropolitana. El sector comercial mayorista se ha convertido, pues, en uno de los sectores de especialización de este ámbito.

Otro de los aspectos a resaltar es el reequipamiento de las coronas, con la creciente implantación de servicios públicos. La dotación de nuevos equipamientos educativos y sanitarios de rango metropolitano: las universidades de la UPO y el CEU y el Hospital del Aljarafe, estos dos últimos en Bormujos han supuesto un cambio en la tendencia anterior a la concentración en la ciudad central. En todo caso, la primera corona presenta una especialización en las ramas de servicio a las personas: comercio, hostelería, servicios personales y servicios logísticos de transporte. A cambio, la especialización de Sevilla capital es clara en los sectores de mayor rango metropolitano, asociados a los servicios a las empresas, financieros e inmobiliarios.

En el sector industrial las actuaciones de industrialización de las coronas metropolitanas han sido significativas, ya desde la declaración del Polo de Desarrollo. En los últimos años la instalación del PISA quizás sea la actuación más importante en la dotación de suelo productivo cualificado en la corona, junto con La Cartuja en Sevilla y el polígono aeroportuario. Esta tendencia centrifuga es previsible que aumente en el futuro, debido a la disponibilidad de suelo y a deslocalización de empresas de la capital ante el estímulo que supone el precio de su suelo y su reconversión a uso residencial y, en menor medida, a terciario.

En síntesis, a partir de mediados de la década anterior y alimentado por el sostenido crecimiento de la actividad, se ha producido en la aglomeración de Sevilla un progresivo proceso de reequilibrio de la actividad productiva, basado en un mayor crecimiento del empleo en la corona metropolitana en sectores como el comercio mayorista, con una profundización de su especialización industrial y con un reequipamiento en cuanto a servicios públicos.

La oferta de suelo para las actividades productivas se concentra en tres tipos básicos:

- Polígonos industriales convencionales, de un tamaño no superior a las 25 Has, orientada hacia la empresa mediana y pequeña, loteada en parcelas entre 500 y 2.500 m²; ha sido la oferta predominante y con una presencia de unas 60 unidades entre las existentes, en ejecución y previstas.
- Macropolígonos, dedicados a grandes empresas que demandan parcelas de entre 0,5 y 2 Has. si bien la dimensión típica es la de 10.000 m². En la aglomeración se concentran en Sevilla capital –con 7 macropolígonos en funcionamiento, 2 en construcción y 7 previstos– así como en Alcalá de Guadaíra y Dos Hermanas.
- Micropolígonos, con oferta de suelo no mayor de 3 Has. y parcelas entre 200 y 600 m², que absorben, fundamentalmente, a PYMES deslocalizadas de los centros urbanos.

En la última década y media ha hecho su aparición en la aglomeración de Sevilla la figura de los grandes parques tecnológicos y terciarios que acogen empresas asociadas a tecnologías avanzadas, así como complejos de oficinas,

eventualmente hoteleros y, cada vez en más casos, asociados con complejos comerciales y de ocio. El Parque Tecnológico Cartuja 93 es el paradigma de este tipo de concentración productiva, que ha sido seguida por Tecnoparque Aerópolis en suelos de La Rinconada y los futuros Parques Tecnológicos del Guadaíra, a caballo entre Sevilla y Alcalá, o el Pétalo, en terrenos de Bormujos, Espartinas y Gines.

Un segundo modelo emergente de concentración productiva especializada es el de los parques y centros logísticos. Son 6 las zonas logísticas en funcionamiento, cuya superficie total abarca 150 Ha, estando prevista la construcción de casi 1.000 Ha adicionales en nuevas plataformas o en ampliación de las existentes, incluyendo las de diversos términos municipales.

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.

4.4. DIAGNÓSTICO SOBRE EL ESPACIO ECONÓMICO

El desarrollo del sistema productivo experimentado en los últimos diez años se ha traducido en un escenario de crecimiento económico, disminución del paro y aumento de la tasa de actividad en la aglomeración de Sevilla, que ha experimentado una regeneración de su tejido empresarial, a través de la incorporación de sectores emergentes y tecnológicamente avanzados. La multifuncionalidad productiva del espacio metropolitano, en el que conviven junto a los servicios y la industria un sector agrario basado y un pujante sector turístico son garantías para un desarrollo equilibrado capaz de sortear coyunturas sectorialmente desfavorables y a pesar de la excesiva dependencia de la construcción.

La dinámica de crecimiento del último decenio en la que la aglomeración está inmersa ha conseguido, por otra parte, romper la imagen de obsolescencia de su sistema productivo, dominante en tiempos anteriores. Este crecimiento se está consolidando en un auténtico desarrollo socioeconómico que conlleva una mejora significativa del nivel de vida de sus habitantes, una notable disminución de la tasa de desocupación, un aumento de la tasa de actividad debida a la incorporación de la mujer al proceso productivo y la capacidad de generar puestos de trabajo que empiezan a atraer a trabajadores procedentes del exterior.

Pero este proceso de crecimiento no se está desarrollando sin costes, entre los que se puede señalar una cierta pérdida

de la identidad cultural propia. Sin embargo, el mayor coste social que está produciendo esta larga onda de crecimiento es de carácter ambiental, debido a un proceso de ocupación extensiva del territorio que provoca la desaparición de espacios y elementos singulares del medio natural o que han sustentado las formas tradicionales de vida y de ocupación del territorio en zonas como el Aljarafe. Tales procesos suponen una degradación del territorio, un empobrecimiento cultural y un deterioro de la calidad de vida de sus habitantes.

Los usos agrarios, aún cuando han retrocedido por la extensión de los desarrollos urbanos, son los que ocupan la mayor extensión en la aglomeración. La productividad incluso se ha incrementado en algunas zonas y aún se conservan parte de los rasgos de la estructura agraria original.

En cuanto al uso industrial, de las casi 2.500 Has de suelo considerado como tal están ocupadas sus tres cuartas partes. La mayoría de los suelos generados en la década de los ochenta y anteriores ofrecen una calidad deficiente desde el punto de vista de la accesibilidad, la estructura interna y la calidad de su espacio. Por su parte, las previsiones de ejecución de nuevos suelos productivos alcanzan las 3.000 Ha. Sin embargo, las condiciones de posición, accesibilidad y estructura de la propiedad no siempre son las adecuadas para dar respuesta a la demanda actual ni contribuyen en todos los casos a estructurar la aglomeración.

En relación a los servicios y actividades terciarias, el rasgo más significativo es la dependencia que mantiene el conjunto de la aglomeración respecto a las instalaciones ubicadas en la ciudad de Sevilla. Con excepción de las grandes superficies comerciales periféricas y algunos hoteles, la inmensa mayoría de los grandes centros administrativos, culturales, comercio y ocio se encuentran en la capital, incrementando la movilidad motorizada entre la ciudad central y las coronas metropolitanas y generando en éstas últimas una falta de diversidad en los usos allí asentados y el predominio de la actividad residencial, con la consiguiente desarticulación espacial y la inadecuación de la estructura urbana y territorial.

5. EL SISTEMA DE TRANSPORTE

El sistema de transporte constituye el principal elemento articulador de cualquier espacio urbano y, por ello, condición básica para la funcionalidad y competitividad de toda aglomeración urbana. Esta articulación se establece en dos niveles diferenciados: en primer lugar, en la relación con el exterior y, en segundo lugar, en la conectividad interna del espacio de la aglomeración. Sevilla es la capital administrativa de la Comunidad Autónoma y, al mismo tiempo, la principal aglomeración urbana de la mitad sur del territorio español, por lo que para ejercer y mantener esta posición debe disponer de una alta capacidad de interrelación física con dichos entornos. A nivel interno, el rasgo definitorio básico de un espacio metropolitano es la unidad de mercado de vivienda y empleo, para lo cual es imprescindible que esta unidad sea sustentada en un sistema de transporte potente e integrado, que conecte las distintos sectores metropolitanos entre sí.

5.1. EL SISTEMA DE TRANSPORTE PARA LA CONEXIÓN EXTERIOR

a) El sistema ferroviario

Sevilla es un punto nodal básico del sistema ferroviario, articulado con el conjunto andaluz y nacional por las siguientes líneas de altas prestaciones y/o convencionales:

- Alta Velocidad Sevilla-Córdoba-Madrid
- Sevilla-Jaén- Madrid por Despeñaperros
- Sevilla-Antequera-Málaga/Algeciras.
- Sevilla-Cádiz
- Sevilla-Antequera-Granada-Almería
- Sevilla-Huelva
- Los Rosales-Zafra

El tráfico de viajeros por ferrocarril con origen o destino en el exterior de la aglomeración fue, en 2004, de 5 millones. En el ámbito regional, la relación más potente se establece con la Bahía de Cádiz, con más de un millón de viajeros anuales, quedando en segundo lugar la que se establece con Córdoba 0,6 millones de viajeros anuales. Es de destacar la intensa relación ferroviaria de la aglomeración con el resto de la provincia de Sevilla, que supera los trescientos mil viajeros anuales.

En el ámbito nacional, la relación más potente se establece con Madrid, con más de 2 millones de viajeros anuales y, en segundo lugar, aunque de forma muy distanciada, con Castilla-La Mancha y Cataluña. La influencia de la Línea AVE en la generación de tráfico ferroviario se hace patente con estas cifras.

La Red, con la excepción de la línea AVE, presenta problemas de capacidad y bajo nivel de servicio, debido a que mayoritariamente son líneas únicas y los trazados están diseñados para velocidades comerciales más bajas. De cara al futuro, el planteamiento de las nuevas líneas de altas prestaciones y las mejoras que se están introduciendo en las líneas convencionales, van a suponer un cambio no sólo cuantitativo en el uso del ferrocarril sino, sobre todo cualitativo, permitiendo que el ferrocarril compita con el vehículo privado en posición ventajosa en cuanto a tiempo, coste y confort de viaje.

b) El sistema viario

Las políticas de inversión pública se han centrado en las últimas décadas en el aumento de la capacidad viaria metropolitana. La aglomeración urbana de Sevilla, nodo fundamental en la red regional y nacional de carreteras, es un ejemplo claro de la misma. Todos los corredores de conexión con el exterior cuentan con distribuidores de alta capacidad, configurando un potente esquema radial articulado en su conjunto por la ronda de circunvalación SE-30.

- La A-66, eje norte-sur que comunica Sevilla con Extremadura, Castilla-León, Asturias y Galicia.
- La A-4, que sigue el corredor de la margen izquierda del Guadalquivir hasta Córdoba, Jaén, Castilla-La Mancha y



Fuente: Consejería de Obras Públicas y Transportes

Madrid. En su ramal sur se prolonga hacia Jerez y la Bahía de Cádiz con un doble canal viario: La AP-4, autopista de peaje, y la N-IV, carretera de calzada única.

- La A-92, autovía que conecta Sevilla con Málaga, Granada y Almería.
- La A-49, autovía, de conexión con Huelva y el Algarve.
- La SE-30, viario de circunvalación de Sevilla que enlaza los ejes anteriores.

Los ejes descritos salvo el de la Vía de la Plata presentan una intensidad de tráfico superior a los 25.000 vehículos diarios, destacando la A-49 y el corredor sur, –AP.4 y NIV–, que superan los 35.000 vehículos diarios. Por su parte, la SE-30 alcanza las mayores intensidades de la aglomeración, superando en todo su arco sur los 100.000 vehículos, con una punta máxima de 150.000 vehículos. El tráfico de pesados alcanza cotas superiores al 20% de la IMD en todos los ejes radiales, destacando la N-IV, con una proporción en ambos tramos en el entorno del 30%. Tráfico de vehículos pesados que está en la base del problema de congestión que sufre esta red dentro del espacio metropolitano.

La actuación viaria prevista con mayor significación en la relación de la aglomeración de Sevilla con el exterior es la construcción de la SE-40, ronda de circunvalación que constituirá el nuevo elemento de articulación del conjunto de pe-

netraciones territoriales a la aglomeración, y captará en una proporción mayoritaria los tráficos de paso por la aglomeración –con especial incidencia en el tráfico de pesados– liberando de esta a función a la SE-30, que verá de esta manera mejorada su funcionalidad metropolitana y urbana.

c) El puerto de Sevilla

El río Guadalquivir, además de su carácter vertebrador y elemento natural y paisajístico del ámbito de la aglomeración, constituye uno de los ejes principales del transporte de mercancías, y pasajeros en forma creciente, dado su papel estratégico en el transporte marítimo-fluvial europeo; la Eurovía del Guadalquivir(E.60-02) está incluida en la ruta costera europea desde Gibraltar al norte de Europa.

El Puerto de Sevilla se encuentra en el curso del río Guadalquivir, a unos 80 kilómetros de su desembocadura, situación que le posiciona como el único puerto comercial fluvial nacional. El acceso al puerto está regulado mediante una esclusa que independiza su zona de flotación de la carrera mareal, permitiendo un calado constante dentro de la zona comercial.

El puerto está conectado con los principales ejes viarios de la ciudad y sus áreas operativas de Tablada, Batán y El Cuarto tienen acceso directo a la SE-30. Asimismo, dispone de acceso ferroviario a todos los muelles operativos, efectuándose la conexión con la red general a través de la estación

de La Salud. No obstante, dado el crecimiento constante del tráfico portuario en los últimos años y las previsiones de crecimiento de las zonas industriales y logísticas relacionadas con la actividad portuaria, el encaje territorial del recinto portuario demanda soluciones a su accesibilidad viaria y ferroviaria.

En la movilidad inducida por el tráfico portuario de mercancías tienen gran relevancia los viajes con origen/destino externos a la aglomeración urbana, así como una especificidad del medio de transporte utilizado, el vehículo pesado, lo que genera problemas de seguridad vial en su integración en la movilidad urbana y aconsejan la disponibilidad enlaces directos al viario de conexión con el exterior. Por su parte, la conexión ferroviaria del puerto también requiere una mejora funcional, a fin de subsanar las deficiencias del acceso actual, provocado por la falta de capacidad y maniobrabilidad del mismo.

Actualmente la superficie operativa portuaria supera las 400 hectáreas, representando el área de muelle alrededor de 70 has, con una línea total de atraques superior a 5.000 metros; el área destinada a actividades logísticas alcanza las 81 has, mientras que el área que alberga instalaciones industriales supone 200 has y el área urbano portuaria una superficie aproximada de 21 has.

Los movimientos portuarios ascendieron, en el 2006, a 1.471 buques, con un total de mercancías movidas de 5,39 millones de toneladas, 123 mil contenedores y algo más de 14.000 pasajeros transportados por cruceros. Los graneles absorben casi dos tercios del tráfico de mercancías, con especial incidencia de los graneles sólidos, que suponen un 54% del total.

EVOLUCIÓN DE TRÁFICOS PORTUARIOS (Tm).

PUERTO DE SEVILLA

Año	Convencional	Contenedores	Roll-on Roll-off
2000	868.790	653.604	276.774
2001	934.898	708.627	258.117
2002	997.353	681.150	263.221
2003	950.828	682.561	250.243
2004	924.424	738.952	176.680
2005	930.392	773.845	196.405
2006	1.202.273	892.466	213.533

Fuente: Puertos del Estado. Anuarios Estadísticos

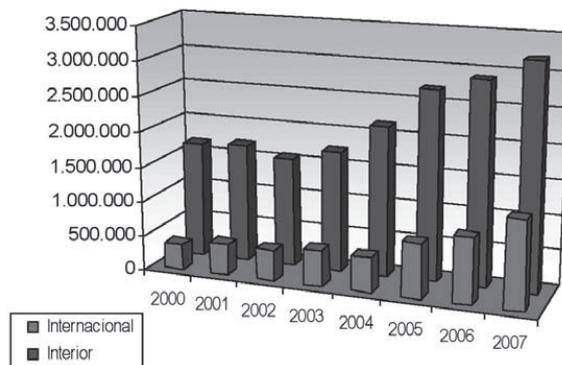
De acuerdo con los contenidos del Plan de Desarrollo del Puerto de Sevilla, el crecimiento de su actividad sólo es posible –atendiendo a la evolución en el tamaño de los buques– si se superan dichas limitaciones mediante la construcción de un nuevo acceso marítimo. En base a ello, está planteada la ejecución de una nueva esclusa que tendrá unas dimensiones nominales de 300 m de eslora, 40 m de manga y la profundización del canal de la vía navegable inscrita en el Guadalquivir (E.60-02).

d) El aeropuerto de Sevilla-San Pablo

El Aeropuerto de Sevilla está situado al Noreste de la capital a 10 kilómetros del centro de la misma, ocupando una superficie de 530,4 Has. Es un aeropuerto civil internacional de primera categoría. Cuenta con una única pista con una capacidad práctica de 24 movimientos por hora. Para el estacionamiento de aeronaves existe una plataforma de 225.000 m² con capacidad para 23 puestos. Además de esta plataforma de aviación comercial existe otra para aviación general de dimensiones de 140 x 138 m. Su capacidad práctica es de 30 movimientos a la hora. Dispone de un edificio terminal de viajeros, inaugurado en 1991, que cuenta de una superficie total de 62.000 m². La zona de carga cuenta con un edificio terminal de mercancías, con una superficie de 5.943 m² en una sola planta a nivel de plataforma y una zona de carga y descarga en el lado de tierra. El aparcamiento cuenta con una superficie total de 34.145 m² y una capacidad de 999 plazas.

El aeropuerto de Sevilla movió en el año 2007 un total de 49.360 aeronaves y casi 4,5 millones de pasajeros. Estas cifras suponen incrementos muy notables respecto a las del año anterior y que confirman la evolución altamente positiva que comenzó en el año 2000. Así, el tráfico de viajeros y aeronaves ha crecido en el último año casi el 30% y el aumento absoluto del tráfico de pasajeros de 2000 a 2007 ha sido del 120%.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS EN EL AEROPUERTO DE SEVILLA



Fuente: Ministerio de Fomento. Tráfico comercial en los aeropuertos españoles

El acceso al mismo desde el conjunto de la aglomeración se produce a través de la autovía A-4 y la circunvalación SE-30. El reparto modal para el acceso de viajeros es de un 61% en vehículo privado y el resto en taxi o vehículo de alquiler, siendo el uso del autobús casi simbólico. Dadas las previsiones de crecimiento del tráfico de pasajeros en este aeropuerto y la consolidación de la aglomeración urbana como centro de desarrollo de la industria aeronáutica, se considera necesario el desarrollo de medidas que mejoren la integración de este nodo de transporte en el sistema general de transporte metropolitano y la mejora de la intermodalidad en las co-

nexiones con las terminales de los otros aeropuertos través de medios públicos, al objeto de que puedan operar como un espacio aeroportuario común.

e) Las zonas logísticas

La logística es una actividad que trasciende al mero transporte lineal de mercancías. Las zonas logísticas concentran instalaciones y servicios que aporta valor añadido a las mercancías, al tiempo que facilitan las operaciones de rupturas de carga y trasbordo multimodal, y proporcionan distintos servicios a los agentes del transporte.

La aglomeración urbana de Sevilla es el principal nodo logístico del interior de Andalucía. A ello ha contribuido el volumen de consumo y producción ligado a su elevada población, la capitalidad y la presencia del puerto. Este nodo está constituido por las siguientes áreas:

- El Puerto de Sevilla y su Zona de Actividades Logísticas.
- El Centro de Transporte de Mercancías (CTM) de Sevilla.
- El Aeropuerto de Sevilla-San Pablo y su centro de carga aérea.
- Las terminales ferroviarias de Majarabique y la Negrilla.

La superficie logística total asciende a 1,5 millones de m², estando prevista su ampliación en los próximos años. Las actuaciones más señaladas en esta línea serán las siguientes:

- Traslado de la actividad portuaria hacia el Sur, e incorporación terminales de logística portuaria e industrial.
- Ampliación del CTM de Sevilla en el enclave ferroviario de Majarabique, muy próximo al nuevo Acceso Norte
- Plataformas logísticas en proyecto en municipios de la corona: Parque Logístico de Carmona, Parque Logístico del Bajo Guadalquivir (Utrera), Plataforma Logística de Alcalá de Guadaíra.

5.2. LA MOVILIDAD INTERNA

En el conjunto de la aglomeración urbana de Sevilla se producen en un día laborable 2 millones de viajes motorizados, que suponen una tasa de movilidad de 1,62 viajes por habitante, según la encuesta domiciliaria de movilidad realizada por el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla en el año 2007; valor que en 2004, era de 1,56. Las principales causas de este aumento son:

- El importante aumento del empleo, que ha pasado de 250.000 ocupados en 1990 a 374.000 en el 2004 y 564.228 en 2007.
- El fuerte incremento en la tasa media de motorización, que desde los 161 vehículos por mil habitantes de 1990, pasa a los casi 400 del 2004 y los 590 en 2007.

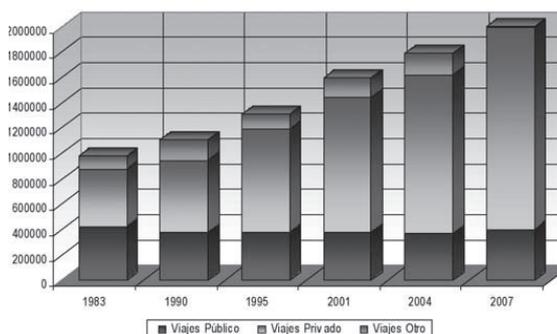
- Al traslado de población y centros productivos-terciarios a la corona metropolitana. Así, entre 2001 y 2004 los viajes internos de Sevilla crecieron en un 8% mientras que los de la relación con la corona lo hacían en un 13,5%.
- Al incremento de la movilidad obligada por motivos que no son estrictamente laborales o de estudio.

La movilidad mecanizada global presenta un reparto modal favorable al transporte en vehículo privado, ya que más de un 79% de los viajes se realizan en este modo, mientras que el transporte público únicamente capta el 20% de la demanda. A esta situación se ha llegado a través de una evolución temporal en el que el uso del vehículo privado ha crecido a costa de los viajes en transporte público: en 1983 los desplazamientos en los modos públicos de transporte ascendían a 422.000 viajes diarios –el 43,2% del total mecanizado–, y en la actualidad aunque el número de viajes prácticamente se mantiene, el porcentaje de participación ha pasado a ser el 20%.

En cuanto a las pautas espaciales de la demanda de los viajes mecanizados entre las coronas metropolitanas y Sevilla, están cambiando, pues si bien hasta fechas recientes se caracterizaba por un desequilibrio provocado por los viajes generados en las coronas y atraídos por la ciudad central, en la actualidad esta relación prácticamente se está equilibrando como consecuencia de un importante crecimiento de los desplazamientos que tienen su origen en la ciudad central y su destino en la corona metropolitana.

Así mismo, el crecimiento de la movilidad motorizada se ha desarrollado en paralelo a un descenso pronunciado de la movilidad no motorizada. Los factores que vienen a explicar este descenso de la movilidad no motorizada son el aumento de la longitud de los viajes que dificulta su realización en modos autónomos y las dificultades cada vez más pronunciadas para los peatones y ciclistas de desplazarse en la ciudad. Los desplazamientos andando que en 1983 alcanzaban 1,8 millones y en 2001 descendieron a 1,1 millones, en 2007 se agudiza la tendencia al situarse en 879.225 viajes diarios.

EVOLUCIÓN DE LA MOVILIDAD MECANIZADA TOTAL Y POR MODOS



Fuente: Consejería de Obras Públicas y Transportes. Consorcio de Transportes Metropolitano del Área de Sevilla

Por lo que respecta a los desplazamientos en bicicleta, la situación ha cambiado positivamente, pues mientras que la participación de este modo en la movilidad general había descendido desde un 2% en 1983 a cuotas insignificantes en 2001, en el 2007 ha remontado y alcanza niveles cercanos a los de los años 80 (1,87%). En gran medida el cambio detectado se debe a las acciones desarrolladas a nivel urbano en la ciudad central (construcción de una densa red ciclable y sistema público de bicicletas) y a nivel metropolitano por el consorcio de Transporte.

5.3. EL SISTEMA DE TRANSPORTE PARA LA ARTICULACIÓN INTERIOR

a) La red viaria metropolitana

El sistema viario de articulación metropolitana está integrado por un conjunto de itinerarios que soportan los flujos y relaciones interna a la aglomeración, tanto de las coronas con la ciudad central como las que se producen en estas coronas entre los distintos sectores metropolitanos. Cumplen esta función, en primer lugar, los viarios de conexión de la aglomeración con el exterior, como se constata observando el salto cuantitativo que se produce en sus intensidades de tráfico una vez que estos ejes penetran en el ámbito de la aglomeración. Así, en la A-49 los 35.000 vehículos diarios se incrementan hasta los 65.000 una vez adentrada en la 2ª corona metropolitana y lo mismo ocurre en la A-4 (de algo más de 20.000 a 35.000 en su ramal Noreste y de 30.000 a 50.000 vehículos/día en su ramal Sur) ó en la A-92 (de 20.000 a 32.000 vehículos diarios). Estas intensidades someten a este viario a situaciones de congestión aguda en los períodos punta en los días laborables, así como en fechas de comienzo y fin de fines de semana y períodos vacacionales, especialmente en aquellos ejes que conducen a zonas costeras: de manera destacada en la A-49 y ramal sur de la A-4 pero también en la A-92.

Además de este viario, integran la red de articulación metropolitana el conjunto de penetraciones radiales que desde la SE-30 alcanzan, con mayor o menor profundidad, las diversas coronas metropolitanas y vías transversales que interconectan directamente diversos núcleos de las coronas metropolitanas y soportan importantes flujos.

Las conexiones radiales son:

- Por el norte, la A-431 que recoge los tráficos del conjunto de núcleos de la margen derecha del Guadalquivir.
- Por el sureste, la Autovía de Utrera (A-376).
- Por el suroeste, la Autovía de Coria (A-5088) y la Autovía de Mairena (A-8057), que conectan con Sevilla los núcleos del Aljarafe y Ribera Sur.
- Por el oeste, la antigua carretera de Huelva (A-472), que recorre los núcleos del Aljarafe y al norte de la A-49, mientras que los situados al sur de esta autovía se articulan a través de la A-474.

Las principales conexiones transversales son:

- Por el Noroeste, la A-8077 que articula el conjunto de núcleos del Aljarafe Norte.
- La A-460 y A-462, entre la A-66 y N-IV a la altura de Carmona.
- La A-477, eje de conexión por el oeste de los núcleos de la corona metropolitana exterior entre Aznalcázar y Aznalcóllar, prolongándose hasta Gerena y la A-66 y constituyendo un arco exterior de circunvalación a la aglomeración en el cuadrante Noroeste.
- La A-392, que articula entre sí los principales núcleos al sureste del área desde Carmona hasta Dos Hermanas, y cuya mejora ya en curso potenciará las relaciones en este sector metropolitano.
- La A-362, eje de conexión entre Los Palacios y Utrera, salida natural del bajo Guadalquivir hacia el corredor transversal de la A-92.

Las intensidades de uso son notablemente inferiores a las de la red de conexión exterior, si bien su menor capacidad las somete al mismo nivel de congestión, además en algunos tramos de esta red metropolitana se alcanzan tráficos similares a los de aquella; en este sentido cabe destacar los 25.000 vehículos diarios que circulan por la Autovía de Utrera, los más de 30.000 de la Autovía de Coria, así como los 45.000 de la Autovía de Mairena.

De cara al futuro para abordar estos problemas de saturación del viario, el nuevo modelo de movilidad metropolitana no puede basarse en un incremento de infraestructuras al servicio del vehículo privado; sino ha de crear un sistema de transporte público de alta capacidad y calidad.

b) Los servicios de transporte público

Los servicios de transporte público metropolitano se encuentran gestionados en la actualidad por el Consorcio de Transportes del Área de Sevilla, constituido en 2001 con participación de la Junta de Andalucía, la Diputación Provincial y 31 municipios del Área. Las competencias del Consorcio se extienden a la ordenación, coordinación, control, inspección y sanción respecto de los servicios, tráficos, infraestructuras e instalaciones que se declaren de interés metropolitano.

La red de servicios de autobús metropolitano, bajo la competencia de este Consorcio de Transportes, se compone de 55 líneas interurbanas, básicamente con un carácter radial, con cinco excepciones: línea M101, que establece un itinerario circular en el Aljarafe; línea 102 entre Bollullos de la Mitación y Villanueva del Ariscal; línea 202 entre Albaida y Bormujos; 201 entre Isla Mayor y Coria del Río, y la M104, entre Alcalá y el Hospital de Valme. Las líneas radiales establecen su cabecera en la ciudad de Sevilla, en concreto en las estaciones de autobuses de Plaza de Armas, a la que concurren las líneas del Aljarafe y Ribera, y Prado de San Sebastián, término de las líneas del norte, este y sur del área.

ZONIFICACIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE SEVILLA



Fuente: Consejería de Obras Públicas y Transportes. Consorcio de Transportes Metropolitanos del Área de Sevilla

La red de autobuses aunque está operada por ocho empresas concesionarias, ofrecen una imagen común al usuario en cuanto a la identificación de toda la flota, los postes de parada, marquesinas y sistema de información, además de un sistema de integración tarifaria que unifica los títulos de transporte, dividiendo el área en tres coronas

Hasta 2001 la disminución en el número de viajeros era constante y con aumento. Esta tendencia negativa ha sido frenada y revertida, alcanzándose cuotas de movilidad diaria del 2,58% y un montante de 13,8 millones de viajeros que utilizaron la red en el año 2007. Esta reversión se ha alcanzado a través de un conjunto de medidas que incluye la ampliación de la red a través de la creación de nuevas líneas y la reordenación y el aumento de frecuencias de otras, además de la reestructuración tarifaria indicada.

Los servicios ferroviarios de cercanías cuentan con 11 estaciones en la aglomeración urbana, conectadas a través de 3 líneas de carácter regular, la C1 entre Lora del Río –Santa Justa– Utrera; la C3, entre Santa Justa–Cazalla de la Sierra y la C4, circular, que integra las estaciones de la vía exterior de Sevilla: Palacio de Congresos, Padre Pío–Palmete con la

de Santa Justa. No obstante, según las previsiones del Plan de Cercanías de Sevilla elaborado por el Ministerio de Fomento se van a crear dos nuevas líneas regulares, C2 entre Santa Justa–La Cartuja y C5 entre Santa Justa–Aljarafe Norte, y construir 17 nuevas estaciones (8 sobre la red actual y 9 sobre las nuevas líneas) que representará una ambiciosa ampliación de la oferta de este servicio en el conjunto de la aglomeración urbana.

Las principales terminales de transporte de la aglomeración son tres, todas ellas situadas en la capital. La primera es la terminal ferroviaria de Santa Justa, mientras que las otras dos corresponden a las estaciones de autobús de Plaza de Armas y del Prado de San Sebastián.

La Estación de Santa Justa fue inaugurada en 1991, sustituyendo a las dos preexistentes en San Bernardo y Plaza de Armas. Cuenta con 12 andenes de los que 6 cuentan con ancho UCI y se destinan a las líneas AVE. La Estación de Autobuses de Plaza de Armas fue inaugurada en 1992 y cuenta con 43 andenes. La Estación de Autobuses del Prado de San Sebastián es una construcción levantada en la primera mitad de los años 40 y cuenta con 26 andenes. Su estado de

conservación no es bueno, estando prevista su clausura y el traslado de sus funciones a una nueva estación que el PGOU de Sevilla ubica en una parcela anexa a la estación ferroviaria de Santa Justa.

c) La red para tráficos autónomos

La escasa prioridad concedida a peatones y ciclistas en las últimas décadas se ha traducido en una importante disminución de los desplazamientos andando y la práctica desaparición de las bicicletas como modo de transporte. Esta tendencia se encuentra en vías de cambio a partir de una toma de conciencia de las administraciones públicas sobre la necesidad de su fomento. Hasta fechas muy recientes, este cambio se ha traducido en medidas de carácter puntual y con una visión poco integrada. Así, se han construido tramos de carril bici en Espartinas, Valencina o Mairena del Aljarafe, más bien orientados al uso lúdico de la bicicleta que a su utilización como canales de transporte.

Sin embargo, en el momento actual el ayuntamiento de Sevilla ha planteado y ejecutado dos actuaciones muy potentes: un programa de peatonalización del área más representativa y simbólica de la ciudad, el casco antiguo y la creación de una densa red de itinerarios para bicicletas que cubre el conjunto de la ciudad. Al mismo tiempo, el Consorcio de Transportes ha implantado en el intercambiador de Plaza de Armas un servicio de uso combinado del autobús metropolitano y de la bicicleta, medidas que están estimulando un uso significativo de la misma, a la vez que introduce en el ciudadano los valores de la movilidad sostenible.

5.4. DIAGNÓSTICO SOBRE EL SISTEMA DE TRANSPORTE

La aglomeración urbana de Sevilla en su conjunto y en relación con su entorno regional y nacional, está sometida al creciente aumento de las necesidades de interrelación de la población y de las actividades productivas, y a los problemas de capacidad y nivel de servicio que ofrece el sistema de transporte actual.

Estas necesidades de movilidad se han traducido, en general, en el aumento notable de la movilidad en vehículo privado y el tráfico de mercancías por carreteras, lo que ha provocado situaciones de congestión de gran parte de lo viario metropolitano. Este ha tenido que asumir, además de las funciones de conexión exterior para la que fueron diseñados, la cada vez mayor movilidad interna, producto del modelo de territorial de ocupación dispersa del espacio, tanto por el uso residencial como las actividades productiva, y el incremento de la renta y la motorización personal.

Un modelo de movilidad, centrado en el aumento de la capacidad de la red viaria que ha demostrado ser un modelo insostenible, y caracterizado, así mismo, por su escasa intermodalidad (unicamente se realizan 1,03 etapas por viaje), y con limitaciones generadas por: la singularidad de sus accesos tanto fluviales como terrestres, en el caso del portuario; la mermada capacidad de las infraestructuras y servicios

ferroviarios, que se desarrollan mayoritariamente sobre vía única, y trazados diseñados para velocidades comerciales bajas; y un elemento nodal a escala nacional e internacional como es el aeropuerto escasamente integrado en la estructura urbana metropolitana e infrautilizado.

Frente a estos problemas, están en curso de ejecución un conjunto muy potente de actuaciones por parte de las administraciones públicas que situarán a la aglomeración urbana de Sevilla en una posición competitiva dentro del contexto regional, nacional y europeo:

- En relación a la red viaria, la construcción de la SE-40, que constituirá el nuevo elemento de articulación del conjunto de penetraciones territoriales a la aglomeración, permitiendo la liberación de los tráficos de paso del viario interior y muy especialmente de la SE-30; a ello se une, la finalización del ejes arteriales de gran capacidad como es la autovía A-66 o el desdoblamiento de la N-IV.
- En relación a la red ferroviaria, la construcción de las líneas de alta velocidad a Cádiz, Huelva y Antequera-Granada.
- En relación al puerto, la mejora de los accesos y el crecimiento de la zona de servicio para acoger nuevas actividades industriales y logísticas.
- En relación al aeropuerto, actuaciones de corrección de déficit existentes y previsión y reserva de espacio para una futura ampliación, además de su conexión a través de transporte público con la ciudad central y otros aeropuertos de la región.

Así mismo, a nivel metropolitano ante la insostenibilidad del modelo tendencial de movilidad mecanizada y carácter privado, la acción pública, además de actuar sobre los problemas de saturación del viario, debe de desarrollar un conjunto de acciones funcionales, urbanísticas y ambientales, dirigidas a invertir el modelo de movilidad hacia un modelo de transporte público, entre las que destacan: implantación de plataforma reservada para transporte público y de gran capacidad, desarrollo de nodos de intermodalidad entre las redes de transporte, priorización del transporte público y transporte no motorizado, y implantación de cautelas para garantizar la funcionalidad del sistema.

6. LAS INFRAESTRUCTURAS BASICAS Y LOS EQUIPAMIENTOS

El suministro de recursos básicos es fundamental para el funcionamiento de cualquier sistema territorial, dado que, en esencia, los sistemas territoriales son sistemas de circulación y transformación –en cantidad y/o calidad– de recursos físicos. Todas las actividades que tienen lugar en cualquier marco territorial dependen de un flujo energético y de materiales, atendiendo a peculiares características de metabolismo físico, lo que implica que necesiten de un constante suministro de recursos que utilizar y de un depósito en el que almacenar los desechos generados.

La actual visión desde la sostenibilidad, que debe informar cualquier política de diseño y gestión de sistemas de recursos básicos, repercute en la posibilidad a medio plazo de seguir manteniendo las tasas de suministro y consumo con expresión en su viabilidad a medio plazo. El objetivo último es asegurar una determinada capacidad de consumo que garantice unos determinados estándares de vida, poniendo el acento en la calidad más que en la cantidad.

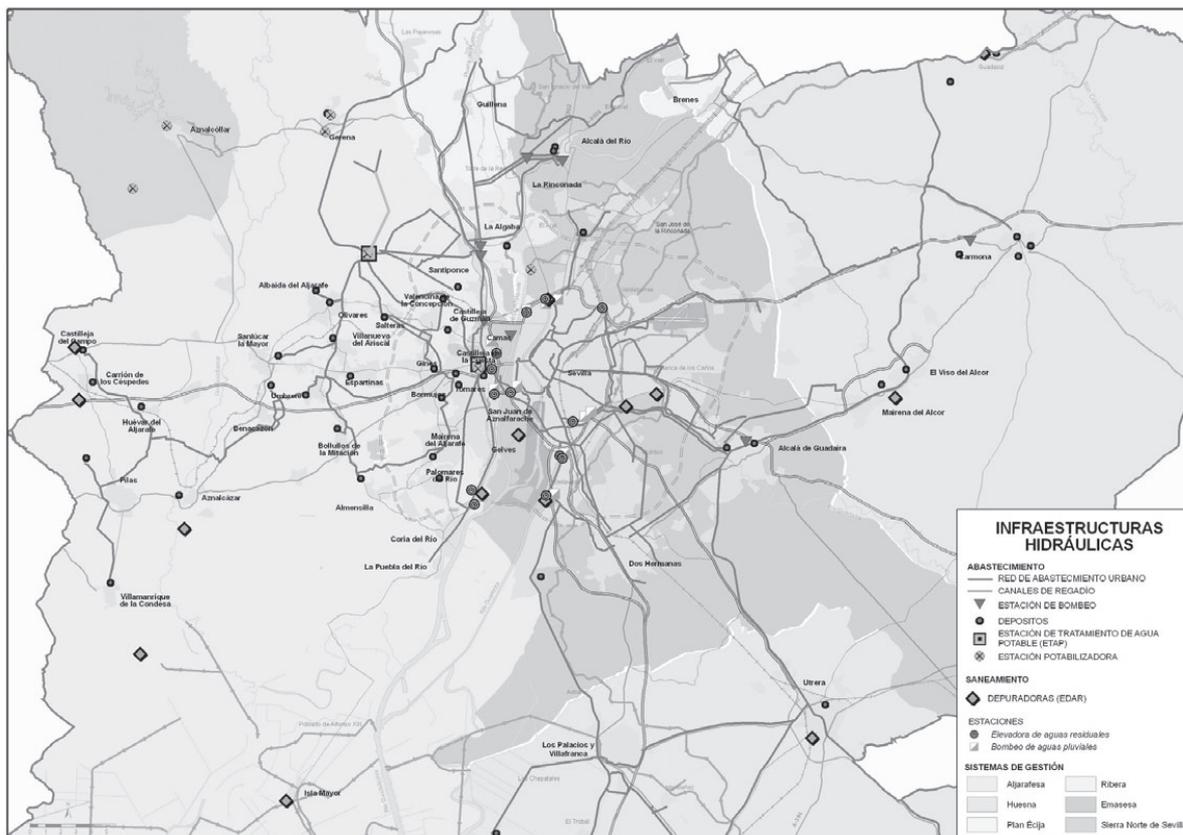
La situación en el área de Sevilla, al igual que en ámbitos territoriales de desarrollos similares, se caracteriza por el aumento de consumos absolutos de recursos que, en los últimos años, ha sido incesante, con incrementos anuales situados muy por encima del crecimiento del PIB. Menos en lo referente al agua, en donde el consumo sí que ha logrado contenerse, la evolución de todos los demás aspectos ha sido netamente alcista, destacando cuestiones clave tales como el consumo de energía eléctrica y el de producción de residuos urbanos. A la reconocida inviabilidad a medio y largo plazo para satisfacer tales demandas es importante resaltar que el coste económico de tal tendencia repercutirá negativamente en las posibilidades de competitividad, tanto en lo referente a los gastos directos como en los indirectos, que se producen por cuestiones de ineficiencia en la satisfacción de necesidades y por la creación de nuevos marcos impositivos o fiscales como, por ejemplo, el incipiente mercado de derechos de emisiones de CO₂.

6.1. LOS SISTEMA DE INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS

a) Sistema Hidráulico

El sistema hidráulico del área se organiza a través de un ciclo del agua de carácter urbano. En los últimos años se ha realizado un gran esfuerzo para hacer de este ciclo un proceso integral, donde se tuvieran en cuenta todas y cada una de las fases desde su aducción del sistema natural hasta su vuelta a él en condiciones de cantidad y calidad. Esto ha supuesto una reconceptualización del sistema para poder asignar medidas y presupuestos adaptados a las nuevas realidades, lo que ha tenido como consecuencia la puesta en marcha de unos procesos de vigilancia y control del recurso. Esta nueva organización del sistema hidráulico ha sido auspiciada por la Agencia Andaluza del Agua e instrumentada a través del Consorcio Provincial de Aguas que ha constituido la Diputación. La programación de obras previstas se ha formalizado mediante un Convenio entre la Agencia y el Consorcio, en el cual se otorga prioridad a las infraestructuras de depuración.

Las inversiones han sido cuantiosas, sobre todo en creación de nueva infraestructura de depuración y de interconexión de sistemas de abastecimiento y, también, en la mejora de la garantía de suministro vinculada a criterios de mejora constante de la gestión de todo el ciclo. En este sentido, la aprobación de la Directiva Marco de Aguas, que instituciona-



Fuente: Consejería de Medio Ambiente

RECURSOS DISPONIBLES EN LOS SISTEMAS HIDRÁULICOS

Embalses	Ubicación	Superficie Cuenca (Km ²)	Capacidad Máxima (Hm ³)	Volumen de regulación (Hm ³)	Sistema de Gestión
Aracena	Rivera de Huelva	408	127	39	Emasesa
Zufre	Rivera de Huelva	850	168	48	Emasesa
La Minilla	Rivera de Huelva	1.054	60	15	Emasesa
El Gergal	Rivera de Huelva	1.755	35	15	Emasesa
Huesna	Rivera de Huesna	479	135	35	Huesna
Cala1	Rivera de Cala	480	58	26	Endesa
Melonares (2)	Río Viar	-	180	34	Emasesa
Pintado (1)	Río Viar	1.100	202	65	C.R. Viar

Fuente: Confederación Hidrográfica del Guadalquivir

(1) Recursos no propios y sujetos a acuerdos con terceros sin perjuicio de lo establecido en la legislación vigente.

(2) En construcción.

liza una nueva concepción en la obtención y gestión de los recursos hídricos, ha sido el punto clave desde el cual se está propiciando un cambio acusado en los procedimientos de gestión del sistema.

En los últimos años, la evolución a la baja de las cifras de consumo consigue añadir una perspectiva esperanzadora y demuestra que, cuando se incrementa la concienciación ciudadana sobre un tema, a la vez que las administraciones ejecutan programas de actuación centrados en la concepción integral de los sistemas, los resultados suelen ser positivos.

Todo ello se ha traducido, en primer lugar, en la interconexión física de los sistemas de abastecimiento que afectan al ámbito metropolitano (Emasesa, Aljarafesa y Huesna) para poder llevar a cabo intercambio de volúmenes de recurso entre ellos. En segundo lugar, la reparación y el mantenimiento de redes, al objeto de evitar fugas. En tercer lugar, se está aún realizando un importante esfuerzo en el perfeccionamiento de los procesos de depuración lo que se manifiesta a través de la mejora de las redes de saneamiento, de la ejecución de nuevos colectores de aguas residuales y de la operación satisfactoria de las correspondientes estaciones depuradoras, de las que existen diez en total, dotando a todas ellas de fases de tratamiento secundario. Así, se ha configurado ya un sistema de saneamiento y depuración integrado con una tecnología definida.

El sistema hidráulico metropolitano se compone de tres subsistemas principales interconectados entre sí y gestionados por tres empresas distintas: Emasesa, Aljarafesa y Huesna. El sistema de Emasesa da servicio a Sevilla y la primera corona metropolitana excepto el Aljarafe, ámbito que es servido por Aljarafesa. Se nutre de cuatro embalses –Aracena, Minilla, Gergal y Zufre–. En 2004 se produjo una aducción desde los mismos de algo más de 129 hm³, de los que distribuyó alrededor de 107 Hm³ ya que transfirió casi 23 Hm³ a Aljarafesa. En su sistema, las mermas –agua no facturada– ascendieron a un 25,3% sumando las pérdidas en la red,

los consumos en tratamiento y el efecto de subregistro de los contadores. El sistema del Huesna da servicio a varias poblaciones de la segunda corona metropolitana situadas al Este. Se nutre de los recursos regulados del embalse del Huesna. En 2004 se produjo una aducción desde el mismo de aproximadamente 24 Hm³.

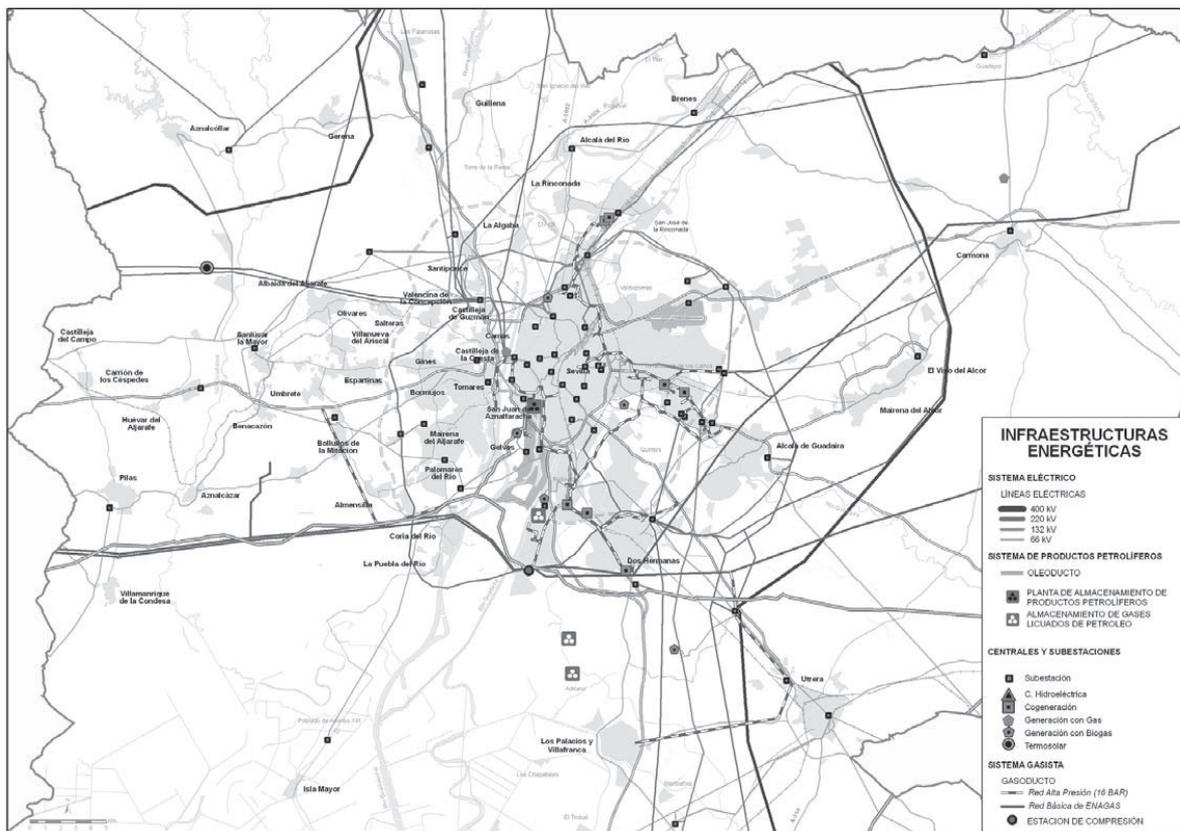
A estos recursos actualmente disponibles habrá que sumar en un futuro los 34 Hm³ procedentes de la nueva presa de Melonares.

Otra de las prioridades para completar el sistema se dirige a reforzar la depuración mediante la agrupación de vertidos y la construcción de depuradoras en los núcleos que aún carecen de ella. Como actuaciones singulares es preciso además ampliar los depósitos reguladores, construir depósitos de tormenta y dotar al sistema de una planta de tratamiento de lodos de depuradora.

b) Sistema Energético

Un suministro constante de energía, en todas sus formas, es un pilar indispensable en un sistema territorial organizado. La energía, en síntesis, es el recurso responsable del mantenimiento de la organización del sistema socioeconómico. Sin ella, el sistema se desorganiza automáticamente. Así, la energía supone un recurso vital para la realización de actividades, por lo que el suministro energético es un aspecto fundamental en el mantenimiento de la actividad socioeconómica. No obstante, la energía es un recurso natural limitado, por lo que su uso responsable y eficiente es garantía de viabilidad y sostenibilidad del sistema socioeconómico.

Desde el ámbito de las infraestructuras básicas también pueden abordarse políticas que ofrezcan resultados lo más rápidamente posible, siguiendo dos líneas estratégicas básicas, como son la integración de los aspectos energéticos (tanto directos como indirectos) en la política urbanística y territorial, atendiendo a criterios de gestión de la demanda,



Fuente: Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa

ya a la planificación y gestión integral del sistema energético, considerando al sistema como un todo, es decir, tanto el origen como el procesamiento de los recursos energéticos disponibles, incluyendo los renovables.

EVOLUCIÓN DEL CONSUMO ELÉCTRICO

Ámbito	Incremento del consumo 1990-2007(%)
Primera Corona Sur	137,33
Primera Corona Norte	398,08
Aljarafe Norte	200,74
Aljarafe Centro	344,14
Aljarafe Sur (1)	136,85
Segunda Corona Norte	207,53
Segunda Corona Este	140,96
Segunda Corona Sur	180,84
Segunda Corona Aljarafe (2)	262,22
Sevilla	81,21
Total	131,71

Fuente: Instituto de Estadística de Andalucía. SIMA

(1) Los datos de Isla Mayor se han referenciado para el período 1992-2007
 (2) Datos estimados para el año 2007 de los municipios de Aznalcázar, Benacazón, Huévar, Pilas, Sanlúcar la Mayor, Villamanrique de la Condesa y Villanueva del Ariscal

El sector eléctrico metropolitano ha estado caracterizado por un aumento del consumo en las actividades más típi-

camente urbanas, salvo en el caso de Alcalá de Guadaíra dominado por el consumo eléctrico industrial.

El sector central del Aljarafe y el norte de la primera corona han casi triplicado su consumo y destacan como las zonas de más intenso crecimiento. Les siguen los demás sectores de la primera corona, con crecimiento, si no tan espectaculares, sí muy importantes, duplicando en todos ellos el consumo eléctrico. Aumento del consumo que no sólo se está produciendo por un incremento poblacional en las localidades de mayor dinamismo urbanístico, sino por un incremento paralelo del consumo por habitante y cambios en los hábitos de la población, como demuestra los datos de consumo de Sevilla capital donde las puntas del año se han trasladado del invierno al verano, debido a la generalización del uso del aire acondicionado.

Todo ello ha producido graves repercusiones en la totalidad del sistema, pues la capacidad e idoneidad de la infraestructura de distribución en baja no ha evolucionado con la misma celeridad. Así estar demostrado que los problemas de suministro en situaciones de picos en el consumo no han sido causados por falta de energía sino por deficiencias en dicha red.

En cuanto a los combustibles fósiles, el incremento en el consumo ha sido igual de importante, especialmente en los ligados a la automoción como los combustibles líquidos derivados del petróleo. Una estimación del aumento de este consumo puede inferirse atendiendo a la evolución del parque de

vehículos. El número total de vehículos pasó de las 575.484 unidades registradas en 1991 al 1.144.678 en 2007; es decir, un incremento del 99%. El crecimiento del consumo de combustibles fósiles para automoción puede estimarse para el período 1997-2003 un incremento del 50%, pasando de los 702.049 litros de combustible al día a más de un millón.

Si bien, no se prevén estrangulamientos en el suministro de este tipo de combustibles en lo que a infraestructuras de almacenamiento y distribución se refiere, la distribución genera un importante tráfico de mercancías peligrosas en la red viaria metropolitana.

Respecto al gas natural la conclusión más destacable es que ha sido el combustible fósil cuyo uso ha experimentado un mayor crecimiento, aunque éste ha estado limitado por la velocidad de extensión de la red de transporte en baja. El incremento futuro del uso del gas natural dependerá, por tanto, de la configuración de una red metropolitana lo suficientemente mallada y capilar, y de la capacidad de la actividad urbanística de incorporar las redes de infraestructura gasística como infraestructura básica.

Por otra parte las potencialidades del territorio metropolitano como soporte para la generación de energía renovable son elevadas, más cuando en los últimos años se están localizando en el mismo importantes experiencias de producción eléctrica a gran escala, caso de la planta fotovoltaica de Sanlúcar la Mayor y sistemas de cogeneración ligados al tratamiento de residuos sólidos urbanos o depuradoras y a instalaciones industriales específicas.

Así mismo, la incorporación del aprovechamiento de las energías pasivas, preferentemente en los sectores de la construcción y la edificación, aunque se encuentra aún en fase inicial en el conjunto de la aglomeración urbana, su potencialidad a medio plazo es grande si se adoptan las medidas y condiciones administrativas y técnicas para fomentar su desarrollo.

c) Sistema de evacuación de residuos

Los datos de producción de residuos en el ámbito metropolitano han experimentado en los últimos tiempos un crecimiento notable, al igual que lo han hecho en otros ámbitos urbanos del territorio andaluz y español. Las principales actividades generadoras de residuos han sido las domésticas, la construcción y las ligadas a algunos sectores productivos, que guardan una estrecha relación con el aumento de la población, mayor capacidad de consumo y hábitos de la misma, además de los modelos de comercialización implantados.

La producción anual de residuos urbanos es creciente y muy constante en cuanto a la producción por habitante en el municipio de Sevilla y su entorno metropolitano. Estos niveles se encuentran ya a la altura de las regiones urbanas tanto españolas como europeas, llegando a un total de casi 900.000 toneladas de residuos en el 2004; es decir, unos 620 kilogramos por persona y año o, lo que es lo mismo, 1,7 kilogramos por persona y día.

GENERACIÓN DE RESIDUOS. AÑO 2006

Ámbito	Residuos Urbanos		Residuos peligrosos	
	(Tm)	(Tm/hab)	(Tm)	(Tm/hab)
Primera Corona Sur	75.766	0,42	17.575	0,10
Primera Corona Norte	8.988	0,19	325	0,01
Aljarafe Norte	18.174	0,32	387	0,01
Aljarafe Centro	46.729	0,35	249	0,00
Aljarafe Sur	26.451	0,42	168	0,00
Segunda Corona Norte	17.547	0,48	193	0,01
Segunda Corona Este	26.749	0,42	608	0,01
Segunda Corona Sur	45.617	0,55	622	0,01
Segunda Corona Aljarafe	29.851	0,42	199	0,00
Sevilla	297.063	0,42	15.446	0,02
Total	592.935	0,41	35.772	0,02

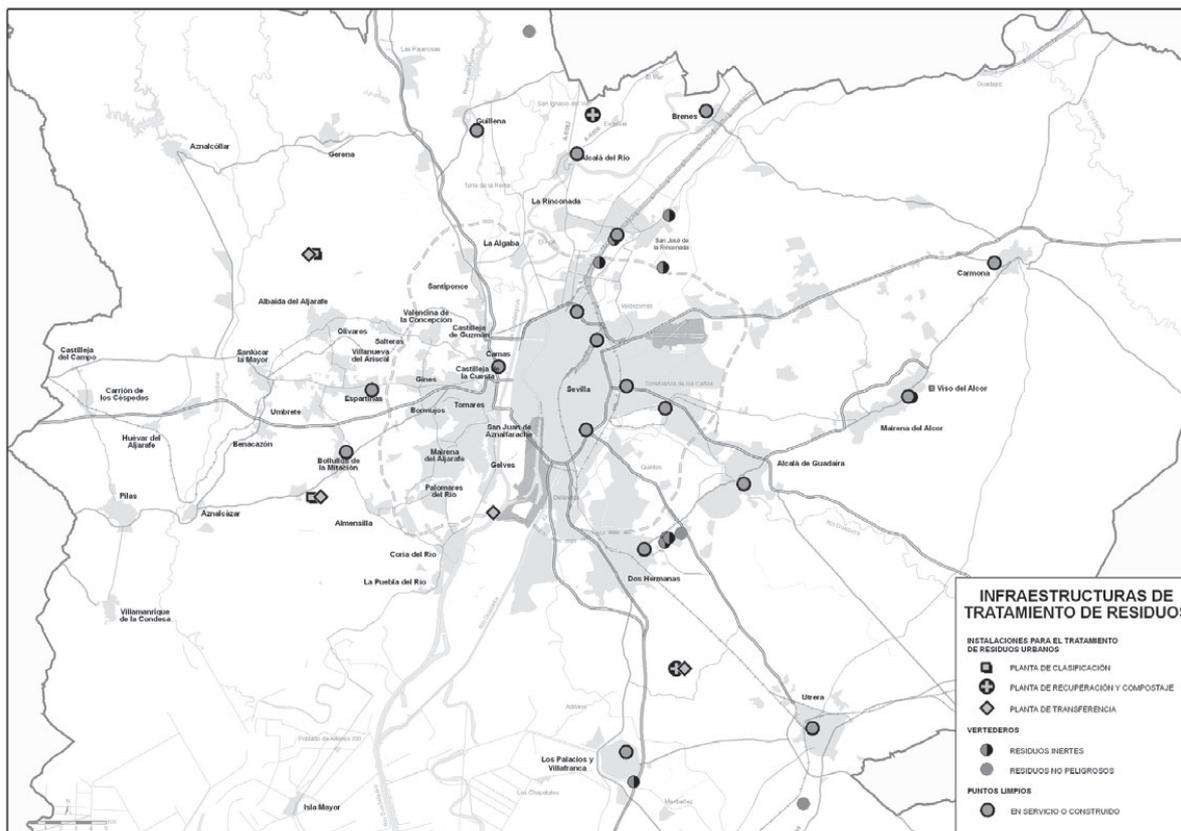
Fuente: Consejería de Medio Ambiente

La gestión de los residuos urbanos ha experimentado una evidente mejora en los últimos años con la definición de un sistema de gestión integral y el incremento de las infraestructuras de recogida y tratamiento, tales como plantas de recuperación y compostaje, con vertederos asociados, plantas de clasificación y plantas de transferencias. Así, la puesta en funcionamiento de las plantas de tratamiento situadas en el término municipal de Alcalá de Guadaíra, y de Alcalá del Río permiten tratar la práctica totalidad de los residuos urbanos en condiciones controladas con procesos de tratamiento mecánico-biológicos. Este tratamiento tiene como resultado la elaboración de compost, la recuperación de una pequeña fracción de materiales para su reciclado y el vertido, en condiciones controladas, de los rechazos. Estas plantas acogen residuos de todo el ámbito metropolitano, que son transportados tras pasar por una estación de transferencia.

El sistema de recogida de residuos urbanos se completa con una red de puntos limpios que se extenderá, en un futuro próximo, a más núcleos del ámbito metropolitano. En estos puntos se recogen materiales peligrosos o no asimilables a urbanos (enseres, electrodomésticos, escombros) producidos en los hogares y en pequeñas industrias.

La gestión de residuos inertes se realiza a través de siete instalaciones situadas en La Rinconada (4), Alcalá de Guadaíra (2) y El Viso (1), donde se depositan y tratan esta clase de residuos, entre los que predominan los residuos de la construcción.

Paralelamente se está apostando por la recogida selectiva de residuos de origen domiciliario, que van cobrando cada vez más importancia dentro del sistema de evacuación de residuos; a ello contribuye la mejora de la gestión, el incremento de las dotaciones y la sensibilización y colaboración ciudadana, con la incorporación del reciclaje en los hábitos de los hogares. Desde el Plan en coordinación con las políticas sectoriales se han de plantear medidas y estrategias que garanticen su consolidación.



6.2. LOS EQUIPAMIENTOS METROPOLITANOS

Los equipamientos dotacionales tienen como función el servicio a la población y constituyen un componente básico en la calidad de vida de sus habitantes. A este destacado papel se suma su función como elemento de estructuración territorial y de jerarquización de la red de núcleos urbanos. El análisis y evaluación del sistema de equipamientos de una aglomeración urbana se sustancia por su capacidad estructurante y organizativa del territorio en el que se asienta y la cualificación que genera, tanto globalmente como en cada una de sus zonas urbanas. Un sistema de equipamientos se configura mediante un conjunto de elementos dotacionales, organizados y administrados sectorialmente. Cada uno de estos sectores se organiza de forma jerárquica según el nivel y la especialización del servicio prestado.

En la aglomeración urbana de Sevilla, como ya se indicó anteriormente, desde principios de la década de los noventa se ha producido un proceso de reequipamiento de la corona metropolitana, al localizarse en ésta equipamientos que hasta aquel momento estaban concentrados mayoritariamente en Sevilla. Este proceso de desconcentración espacial ha sido más evidente en los equipamientos educativos y sanitarios y sensiblemente menor en el resto.

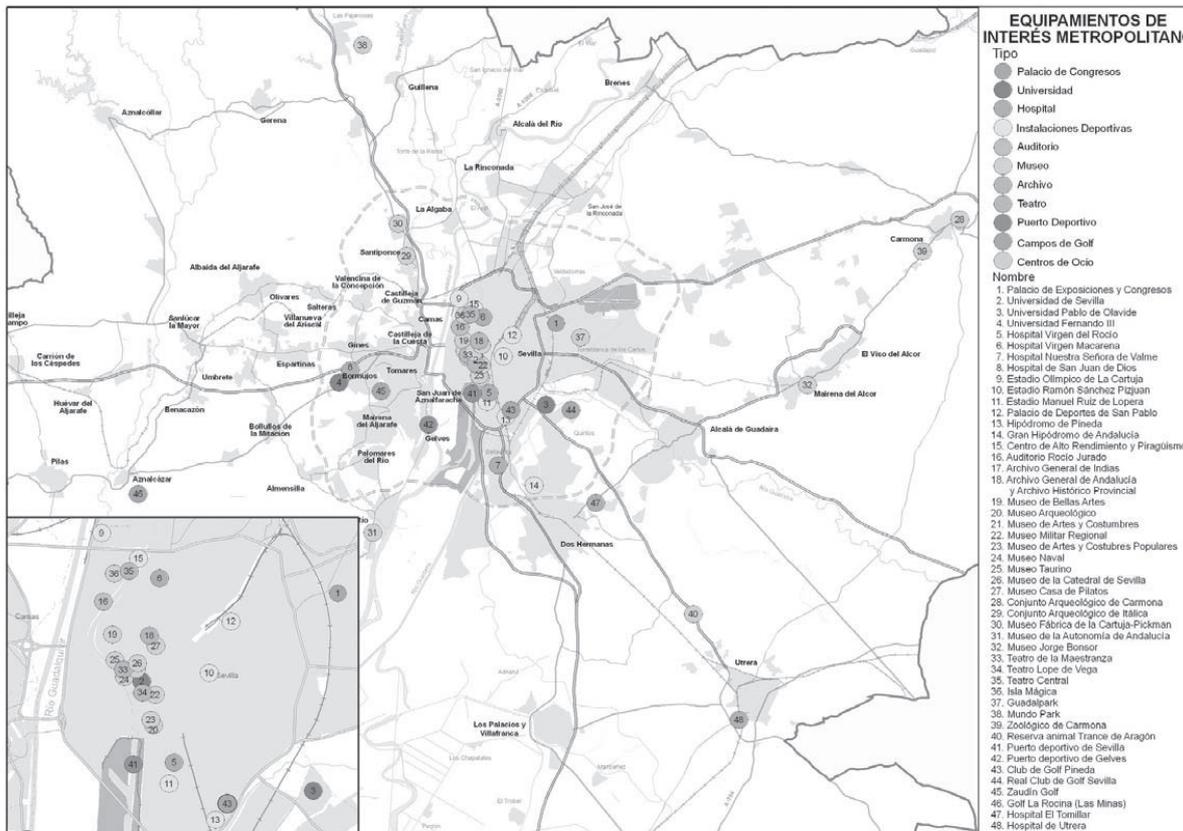
Por otra parte, esta localización ha contribuido al reforzamiento de la jerarquía de centros urbanos, ya que el criterio del volumen poblacional es decisivo a estos efectos, salvo

en zonas como el Aljarafe, donde la densa red de núcleos urbanos impide distinguir una jerarquía clara del sistema de ciudades y en consecuencia la lógica supramunicipal y de oportunidad territorial y urbanística impregna el criterio de localización.

Esta pauta de reequilibrio territorial inducido por la localización de los equipamientos no ha alcanzado sino muy tangencialmente a la segunda corona metropolitana. De hecho la actual concentración de los grandes servicios supramunicipales en la ciudad central, consecuencia lógica de factores históricos, encuentra hoy oportunidades claras de redistribución precisamente a través del reequipamiento de las coronas metropolitanas.

6.3. DIAGNÓSTICO DE LOS SISTEMAS DE INFRAESTRUCTURAS Y EQUIPAMIENTOS METROPOLITANOS

La gestión del ciclo del agua de la aglomeración urbana se realiza en la actualidad desde una óptica integral en cuanto a la asignación de medidas y presupuestos, lo que ha tenido como consecuencia la puesta en marcha de procesos de vigilancia y control del recurso desde su captación del sistema natural hasta su vuelta a él en condiciones de cantidad y calidad adecuadas. Entre las medidas implementadas destacan, en primer lugar, la interconexión física de los tres sistemas de abastecimiento que afectan al ámbito metropolitano para poder llevar a cabo intercambio de volúmenes de recurso entre ellos. En segundo lugar, la reparación y el mantenimiento



de redes, al objeto de evitar fugas, lo que está induciendo una sensible mejora en la eficiencia en la distribución. En tercer lugar, se está llevando a cabo un importante esfuerzo en el perfeccionamiento de los procesos de depuración, lo que ha configurado ya un sistema de saneamiento y depuración integral con una tecnología adecuada. Todo ello ha conducido a una situación satisfactoria, en la cual se disponen de suficientes recursos y un sistema de gestión eficaz.

El reto para el futuro será, además de continuar desarrollando estas líneas de actuación, extender el sistema hacia las zonas de nuevos crecimientos urbanos e integrar la política hidráulica con otras políticas de carácter ambiental y de conservación y uso eficiente de los recursos. La evolución a la baja de las cifras de consumo en los últimos años demuestra que, cuando las administraciones ejecutan programas de actuación centrados en la concepción integral de los sistemas, a la vez que se incrementa la concienciación ciudadana, los resultados suelen ser positivos. En todo caso, es prioritario introducir en la planificación y gestión urbana criterios de eficiencia que partan de la consideración del agua como un recurso, más que como un servicio de disponibilidad ilimitada.

En cuanto a la evolución del sistema energético metropolitano presenta una situación contraria a la deseable, ya que la tendencia del consumo es también claramente ascendente, mientras que las redes infraestructurales, como es el caso de la energía eléctrica, no presentan un desarrollo paralelo. Es decir, aunque el sistema no presenta déficit infraestructurales graves su capacidad de respuesta no se adecua al

ritmo que marca la demanda; dentro de la aglomeración urbana en la actualidad la zona con marcados déficits en este sentido es la del Aljarafe, pero la situación se puede generalizar a las áreas de mayor crecimiento de la segunda corona metropolitana.

Por otra parte, la dispersión urbanística y la pérdida de complejidad y diversidad de la trama urbano-territorial es la principal responsable del alto consumo de combustibles fósiles ligados a su uso en automoción, el consumo de los sectores denominados "difusos" (consumos urbanos y en la movilidad) que caracteriza a los principales sistemas urbanos occidentales.

En consecuencia, la estrategia de cara al futuro para mantener un suministro energético suficiente será la hacer más eficiente su consumo, con especial incidencia en los sectores doméstico y de transporte, mejorar las infraestructuras, sobre todo la red de distribución en baja e incluir medidas encaminadas al ahorro energético en la planificación y gestión urbanística.

En relación al sistema de evacuación de residuos urbanos, el volumen a gestionar no cesa tampoco de crecer, debido al crecimiento de la población y a los altos niveles de consumo de productos elaborados. El gran volumen de residuos generados, obliga a cambiar la gestión del mismo, que actualmente se centra sólo en el final del proceso. Las perspectivas más ligadas a un sistema de circulación de materiales pueden resultar de ayuda y, para ello, un punto

de vista desde el territorio parece resultar muy pertinente, ligándolo también al funcionamiento del sistema energético y al de movilidad.

No obstante, la acción de la administración en este ámbito es muy limitada desde el momento en que muchas de las pautas de consumo actuales escapan a su control directo. Así es necesario desarrollar iniciativas vinculadas a la política comercial y de consumo y a sectores productivos que manejan gran volumen de materiales, como el sector de la edificación, con los efectos territoriales y ambientales de todo el proceso.

Por último, en cuanto a los equipamientos, la aglomeración en su conjunto ha experimentado un incremento notable de las dotaciones de carácter supramunicipal. No obstante, si el análisis se centra en los equipamientos de nivel superior metropolitano el grado de concentración en la ciudad de Sevilla sigue siendo importante pese un incipiente proceso de reequilibrio espacial que, hasta el momento, sólo ha afectado y de manera puntual a la primera corona metropolitana, reparto espacial que no se corresponde con el de la población metropolitana. Dado su asociación con la calidad de vida de la población y su indeseable potencialidad para generar movilidad motorizada, es necesario profundizar en este proceso de desconcentración espacial, extendiéndolo a la segunda corona metropolitana.

7. SÍNTESIS DEL DIAGNÓSTICO

Los aspectos básicos que caracterizan la situación actual de la aglomeración urbana de Sevilla, se pueden sintetizar en los siguientes:

- El territorio metropolitano se ha caracterizado desde la antigüedad por su elevado valor estratégico, fruto de su posición como área de cruce de dos ejes territoriales básicos: un eje norte-sur, sobre el que se efectúa la transición entre Sierra Morena y la Marisma, y un eje este-oeste dominado por las altiplanicies del Aljarafe y los Alcores que se truncan próximas al Guadalquivir, ofreciendo los escarpes resultantes el rasgo geomorfológico más destacado de la aglomeración. En el punto de cruce de ambos se sitúa la ciudad de Sevilla, resultado poblacional y de actividad productiva y mercantil de una posición dominante tanto sobre la salida del valle hacia el mar por vía terrestre y fluvial como sobre la comunicación entre ambas márgenes del río.
- Consecuencia de esta singular ubicación natural es el alto valor de la matriz territorial subyacente, en la que destacan las valiosas zonas húmedas del suroeste metropolitano y los suelos de alto valor productivo de la Vega, el Aljarafe y la campiña, testigos todos ellos de un modelo tradicional de explotación del territorio respetuoso con el medio, cuyos valores resultantes es necesario conservar y transmitir.
- La singularidad natural y productiva de esta localización ha repercutido, a pesar de la posición excéntrica de la aglomeración respecto a su contexto exterior, en su conversión en la mayor concentración poblacional y económica del suroeste español y europeo.

- En la mejora de la accesibilidad de este ámbito han sido hitos decisivos la puesta en servicio de la línea ferroviaria de Alta Velocidad Madrid-Sevilla y de las autovías A-4 y A-92, así como la ampliación del aeropuerto, potentes infraestructuras construidas con motivo de la Expo92. Estas mejoras han tenido su prolongación hasta el momento presente con nuevas infraestructuras territoriales de conexión exterior (finalización de la A-66 de conexión con Extremadura) y tendrán su culminación con la puesta en servicio de la potente red troncal viaria y ferroviaria prevista en la planificación de infraestructuras como la nueva línea de Altas Prestaciones Sevilla-Cádiz y Sevilla-Granada, y el desdoblamiento de la N-IV hacia Cádiz.
- Pese al carácter negativo de los datos económicos recientes, la potenciación de la capacidad de conexión con el exterior y la favorable evolución económica de la última década ha facilitado el despegue productivo de la aglomeración de Sevilla, con crecimientos de su PIB superiores a las medias nacional y regional. Fruto de esta favorable coyuntura ha sido la creación intensiva de empleo, el notable aumento de la tasa de actividad hasta valores propios de sociedades que han incorporado a la mujer al mercado de trabajo y un significativa disminución del paro. Este crecimiento económico no sólo ha tenido un carácter cuantitativo sino, además, cualitativo, con un despegue de actividades de alto valor añadido –como la construcción aeronáutica– y en las que cumplen un papel importante las nuevas tecnologías de comunicaciones y de tratamiento de la información.
- Este proceso acelerado de crecimiento se ha traducido territorialmente en una expansión del ámbito metropolitano, hacia un segundo anillo de núcleos urbanos; expansión caracterizada por un crecimiento elevado de la ocupación espacial por actividades terciarias y a un ingente desarrollo de la actividad constructiva, especialmente, de nuevas áreas residenciales.
- Esta expansión del fenómeno urbanizador está generando tensiones sobre el territorio debido a que la proporción de suelo ocupado es muy superior a la que le corresponde por su volumen poblacional, debido a la baja densidad residencial en los municipios de la corona metropolitana, la elevada proporción de viviendas vacías, la ausencia de un mercado eficaz de viviendas en alquiler, y sobre todo por el fenómeno que ha convertido la vivienda en un bien no tanto de uso como de inversión. Ello, además, ha provocado una elevación artificial de su precio, dejando fuera de las posibilidades de adquisición a un colectivo cada vez más amplio de los habitantes de la aglomeración.
- Este fenómeno también genera tensiones el sistema de transporte, víctima de un crecimiento imparable de la movilidad motorizada y volcada cada vez más al uso abusivo del vehículo privado, consecuencia del modelo disperso y de baja densidad residencial que se ha estado consolidando. El transporte público en este modelo es incapaz de competir en tiempo con el coche. El resultado ha sido la generalización de la congestión del tráfico en el conjunto

del área aunque de forma mas señalada en los accesos a la ciudad central y en el interior de ésta, sobre todo en los periodos punta de los días laborables y fines de semana estivales. La próxima puesta en servicio de la línea 1 de metro, la reciente adopción de los primeros pasos del proceso de creación de nuevas plataformas reservadas para el transporte público, la gestión metropolitana a través el Consorcio de Transporte y los criterios aportados por el Plan de Transporte Metropolitano deben marcar el punto de inflexión de esta tendencia.

- El creciente consumo de recursos primarios y la cada vez mayor generación de residuos es un problema común a todas las grandes aglomeraciones urbanas, si bien la aglomeración de Sevilla no presenta déficit destacables en cuanto a sus infraestructuras básicas, quedando plenamente garantizado el suministro de agua y energía y asegurado el control y tratamiento de más del 90% de los residuos generados. No obstante, es necesario seguir profundizando tanto en la gestión integral de estos sistemas, en la generalización por parte de la población de la utilización de los recursos renovables, sobre todo los energéticos, y el ahorro en los no renovables, en especial los recursos hídricos sometida a un régimen de precipitaciones muy irregular que, debido al incremento de las perturbaciones debidas al cambio climático, tiende a extremarse, así como en la necesidad de sustituir el concepto de vertido por el de reciclado.
- Aunque la labor institucional realizada ha supuesto una distribución espacial más equitativa y racional en la localización de los equipamientos –especialmente los educativos y sanitarios básicos–, subsiste un claro desequilibrio espacial entre la ciudad central y la corona metropolitana, ya que concentra la mayor parte de las instalaciones metropolitanas de rango supramunicipal. Es esencial, por ello, prever áreas de oportunidad exteriores que permitan y potencien un mayor equilibrio espacial.
- En este contexto actual, el Plan de Ordenación Territorial de la aglomeración urbana de Sevilla se revela no sólo como una exigencia legal sino como una oportunidad esencial para regular y encauzar el desarrollo metropolitano por la senda de la competitividad, la eficacia, la sostenibilidad y la equidad social.

MEMORIA DE ORDENACIÓN

OBJETIVOS Y CRITERIOS

1. NECESIDAD Y OPORTUNIDAD DEL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

La aglomeración urbana de Sevilla ha alcanzado un nivel de madurez en su integración funcional que le ha llevado a constituir hoy un sistema unitario de trabajo, movilidad, vivienda y servicios. Más allá de las divisiones administrativas, la ciudadanía vive en un territorio que se usa y percibe sin distinción de límites municipales. Esta vinculación alcanza ya no solo a Sevilla y los núcleos limítrofes, sino que se extiende por 46

municipios, en los que residen más de 1.450.000 habitantes, conformando la cuarta aglomeración urbana española, tras Madrid, Barcelona y Valencia.

El proceso de integración metropolitana ha sido, en gran medida, un fenómeno no planificado, sino nacido a consecuencia de la externalización de funciones urbanas desde la ciudad central hacia los municipios contiguos. Para orientar este proceso, evitando los posibles estrangulamientos que podría generar una dinámica tan rápida, la Junta de Andalucía ha apostado por la ordenación del territorio como medio para dar coherencia a escala metropolitana al desarrollo territorial.

El propio incremento de la superficie metropolitana hasta alcanzar una segunda corona ha hecho crecer el nivel de demanda ciudadana de servicios, lo que ha provocado el nacimiento de nuevas escalas en el gobierno del territorio. La gestión de los asuntos públicos que afectan al conjunto del área ha forzado la creación de instrumentos de prestación supramunicipal de servicios, asentando una forma de gestión metropolitana basada en la cooperación, concertación y coordinación entre todas las administraciones implicadas.

Extender estos mecanismos de cooperación a otros ámbitos donde todavía son débiles, se plantea como una necesidad urgente ante la aceleración actual del proceso de integración metropolitana. Aspectos tales como la movilidad, el agua, la energía, las zonas industriales, residenciales ó comerciales, y la ordenación urbanística no pueden atenderse con calidad sin visión metropolitana. La falta de políticas de concertación y cooperación en estos temas suele conducir a una competencia mal entendida entre municipios, lo que acaba debilitándolos, mientras que la nueva gobernanza local apuesta por la formación de redes como instrumento para reforzar el poder local. Esta nueva cultura metropolitana tiene como instrumento de cooperación a la ordenación territorial, a través de la cual las administraciones implicadas pueden unir esfuerzos para generar una región urbana con altos niveles de desarrollo, calidad, eficacia, eficiencia y cohesión.

En el nuevo horizonte de desarrollo territorial que abre la reciente aprobación del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, la aglomeración urbana de Sevilla está llamada a ocupar una posición central en el sistema de ciudades andaluz; para lo cual debe prever e instrumentar los medios necesarios para constituirse en una región urbana con peso a escala española y europea. En este momento el área de Sevilla tiene la oportunidad de plantearse nuevos objetivos, en el contexto que ofrecen la globalización y la sociedad del conocimiento. Proyectos como las centrales solares, las plantas aeronáuticas, la ampliación del puerto o la nueva red de transportes públicos marcan un nuevo modelo, para cuya efectiva consolidación el soporte territorial puede servir de recurso imprescindible o, si es dilapidado, de factor limitante.

El Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Sevilla se plantea como una apuesta estratégica de futuro cuya finalidad es, fundamentalmente, servir de soporte para el desarrollo territorial del ámbito mediante una

ordenación que racionalice las estructuras y las relaciones metropolitanas, mejore la calidad de vida de la población, favorezca el desenvolvimiento de las actividades productivas y respete los recursos naturales y los valores patrimoniales y paisajísticos.

El proyecto de futuro para la Sevilla metropolitana ha de abordar dos grandes cuestiones: La mejora de su posición en las redes urbanas europeas, españolas y andaluzas y la ordenación interna del territorio metropolitano.

En relación con el primer aspecto, Sevilla es ya la cuarta aglomeración urbana española y la de mayor dimensión de Andalucía, por lo que ha de reforzar su competitividad territorial y económica en el contexto de las nuevas redes urbanas y, para ello, es indispensable abordar una ambiciosa propuesta de modernización de sus infraestructuras y de sus capacidades para acoger desarrollos productivos innovadores. En definitiva, el territorio constituye un factor de desarrollo y competitividad decisivo para el futuro de las ciudades europeas y, por tanto, la Sevilla metropolitana ha de dotarse de los elementos que le permitan en los próximos años afrontar con éxito los procesos de cambio y transformación.

Respecto a su ordenación interna, la Sevilla metropolitana ha alcanzado ya un alto grado de complejidad y madurez en sus relaciones territoriales, fruto de la consolidación de un espacio económico y social común en el que están implicados hasta 46 municipios del entorno del centro regional, que funciona como un espacio compartido de trabajo, vivienda, ocio, movilidad, etc. Ello supone que, tanto la competitividad económica del área, como la calidad de vida de la ciudadanía y el mantenimiento de sus condiciones ambientales, requieren de forma inexcusable una propuesta de ordenación territorial coherente, con visión de futuro, que aborde los aspectos clave que determinan el correcto funcionamiento del territorio. Un espacio metropolitano donde no existen ni problemas ni soluciones que puedan abordarse sin adoptar una perspectiva supralocal.

En el momento actual varios son los aspectos fundamentales que explican la oportunidad de la redacción del Plan. En primer lugar, se dispone de un nuevo marco de planificación establecido en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía y en el nuevo Plan Director de Infraestructuras de Andalucía, que aportan el contexto en el que han de abordarse los proyectos de desarrollo territorial y urbano a medio y largo plazo.

En este mismo sentido, cobra especial importancia la apuesta por la planificación a escala metropolitana que se ha realizado desde el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla. Este Plan es una pieza clave en la apuesta estratégica para el impulso de una movilidad más sostenible, haciendo frente a los problemas generados por la movilidad basada en el tráfico motorizado privado, a través de la prioridad al transporte público y la movilidad no motorizada. La ordenación del transporte se convierte así en una herramienta básica en la que ha de sustentarse la propuesta de ordenación territorial de la aglomeración urbana.

La oportunidad del Plan viene dada además por la necesidad de realizar una apuesta decidida por el desarrollo territorial de la Sevilla metropolitana como condición para posicionarse de manera competitiva en el nuevo contexto de las economías urbanas. La necesidad de dar respuesta a las demandas que plantea la ciudad del siglo XXI, en cuanto a calidad de vida de la ciudadanía, requiere abordar aspectos tan esenciales como el acceso a la vivienda, la recualificación y mejora de la ciudad existente, la incorporación de criterios de sostenibilidad para los nuevos desarrollos urbanos y, en definitiva, la creación de una ciudad que de prioridad a la dotación de equipamientos y servicios, que favorezca la creación de espacios de sociabilidad y que garantice la seguridad.

El proceso de formulación, redacción y aprobación del Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Sevilla, con participación de todos los agentes institucionales y sociales implicados, aporta el instrumento para materializar esos objetivos a través de una política de cooperación y concertación.

2. REFERENTES DE LA POLÍTICA TERRITORIAL

La Estrategia Territorial Europea aporta una serie de objetivos y criterios para abordar la estructuración de los territorios metropolitanos, entre los cuales son de directa aplicación por este Plan los siguientes:

- Desarrollo territorial policéntrico y nueva relación entre campo y ciudad.
- Desarrollo territorial policéntrico y equilibrado de la Unión Europea.
- Ciudades y regiones urbanas dinámicas, atractivas y competitivas.
- Desarrollo endógeno, diversidad y eficacia de los espacios rurales.
- Asociación entre el campo y la ciudad.
- Acceso equivalente a las infraestructuras y al conocimiento.
- Un planteamiento integrado para mejorar la conexión a las redes de transporte y el acceso al conocimiento.
- Desarrollo policéntrico: modelo para una mejor accesibilidad.
- Utilización eficaz y sostenible de las infraestructuras.
- Difusión de la innovación y el conocimiento.
- Gestión prudente de la naturaleza y el patrimonio cultural.
- Naturaleza y patrimonio cultural como potenciales de desarrollo.
- Conservación y desarrollo del patrimonio natural.
- Gestión de los recursos hídricos: un reto para el desarrollo territorial.

- Gestión creativa de los paisajes.
- Gestión creativa del patrimonio cultural.

Por su parte, el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía adapta estas determinaciones para las condiciones concretas del territorio andaluz y establece cuatro principios básicos que deben guiar la política territorial:

- El reconocimiento de la diversidad natural y cultural de Andalucía.
- El uso más sostenible de los recursos.
- La cohesión social y el equilibrio territorial.
- La integración y cooperación territorial.

Para hacer realidad este modelo, el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía establece, respecto a los Centros Regionales, la necesidad de:

- Definir el modelo territorial de cada Centro Regional favoreciendo un desarrollo urbano equilibrado, atendiendo especialmente a la mejora de la calidad de vida, la conservación del patrimonio cultural y urbanístico, del medio ambiente y del paisaje.
- Favorecer el desarrollo social y económico de los Centros Regionales.
- Dotar a los Centros Regionales con Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional. La elaboración de estos planes debe entenderse como un instrumento de profundización en los enfoques metropolitanos, incluyendo la coordinación de los planes urbanísticos de los respectivos municipios.
- Elaborar programas de suelo y vivienda en los centros regionales, en el marco del Plan de Vivienda y Suelo de Andalucía.

El Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía enuncia el contenido específico de estos planes subregionales en los centros regionales, al establecer que "los contenidos de estos planes deberán integrar, en la mayor medida posible, a otras iniciativas de planificación confluyentes en cuanto a la escala de intervención y la incidencia sobre el modelo territorial de los Centros Regionales. Igualmente deberán reforzar su papel como instrumentos de coordinación urbanística de las aglomeraciones urbanas. Entre los cometidos de estos planes se encontrará 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".

3. PRINCIPIOS PARA LA ORDENACIÓN

Con un carácter complementario a los objetivos y criterios que aportan los referentes de la política territorial y las disposiciones normativas que regulan sus determinaciones, la or-

denación propuesta en el Plan se asienta en unos principios que es necesario explicitar para poder interpretar en su contexto gran parte de las opciones adoptadas. Estos principios de partida pueden sintetizarse en los cuatro siguientes:

a) *Competitividad del territorio*

La integración del centro regional de Sevilla dentro de las redes de ciudades andaluzas, españolas y europeas forma parte necesariamente de cualquier estrategia para reforzar su competitividad territorial y económica. El futuro de la Sevilla metropolitana se vincula, en gran medida, a su capacidad para integrarse de forma activa con las redes urbanas andaluzas y suprarregionales. Esto implica entender que el buen orden territorial es un factor de desarrollo y competitividad. La activación del potencial territorial del área de Sevilla ha de ser la base sobre la que se garantice su viabilidad de futuro, en la medida en que sea capaz de generar la actividad y el empleo necesarios para alcanzar un avanzado nivel de calidad de vida y bienestar social. Es por ello que la competitividad del territorio ha de entenderse como el resultado de reforzar las redes de cooperación, concibiendo el propio territorio metropolitano como una red urbana en la que el futuro del conjunto dependerá del nivel de integración entre sus partes.

b) *Desarrollo sostenible*

La viabilidad biofísica del territorio es un aspecto esencial en una estrategia de desarrollo de cualquier sistema territorial. Los ámbitos urbanos y metropolitanos se han convertido en sumideros de recursos físicos (materiales, energía, suelo y agua) al mismo tiempo que emisores de residuos de todo tipo. La viabilidad de este modo de funcionamiento está actualmente cuestionada, toda vez que el mantenimiento de esos flujos metabólicos metropolitanos en las ingentes cantidades actuales es, cuando menos, de comprometido sostenimiento en el futuro. El reto está en un cambio de paradigma de desarrollo tal que permita el mantenimiento y mejora de unos niveles cualitativos de calidad de vida de la población, al mismo tiempo que se produce un manejo responsable y viable de los recursos físicos. Ello implica aplicar otros criterios y premisas a la conservación del territorio que van desde la concepción del territorio como un sistema complejo hasta la consideración global de la apropiación de recursos naturales y del impacto de las actividades metropolitanas en el medio ambiente.

c) *Cohesión social*

Los objetivos de cohesión social atienden a la consecución de mejores niveles de calidad de vida de todos los sectores de población, atendiendo a regulaciones que permitan un determinado nivel mínimo de dotaciones accesibles a toda la población en condiciones de igualdad y proporcionalidad. Para ello habrá que atender a la aplicación de conceptos tales como la diversidad y la convivencia como bases fundamentales para que haya unos aceptables niveles de cohesión social, evitando la polarización, la segregación y la desproporción en el acceso a funciones y servicios. Especial atención ha de prestarse a las diferencias de género en el

acceso a los servicios urbanos, a fin de asegurar la equidad entre hombres y mujeres también en el orden territorial.

d) *Equilibrio territorial*

Desde el punto de vista territorial es imprescindible aportar ciertos criterios de coordinación que, sin menoscabo de las competencias de cada administración, puedan ayudar a que se produzca un equilibrio que beneficie a la totalidad del sistema territorial del área y, por ende, a cada uno de sus componentes. El objetivo, por tanto, es evitar la aparición de una innecesaria e ineficaz competencia por la atracción de servicios e inversiones sin atender a un modelo global de funcionamiento del sistema metropolitano porque esto derivaría, como se está demostrando, en ineficiencia e infra-dotación de infraestructuras y servicios.

4. OBJETIVOS

El Decreto de formulación del Plan fija una serie de objetivos generales hacia los que deben orientarse sus determinaciones, expresados en los siguientes términos:

- a) Asegurar la integración territorial de la aglomeración urbana en el sistema de ciudades de Andalucía desde una posición de centralidad y contribuir a la cohesión social del ámbito metropolitano.
- b) Reforzar la vinculación interna de la aglomeración mediante el diseño de unas infraestructuras y servicios de transporte que atiendan las necesidades de movilidad dando prioridad a la potenciación del transporte público, en coherencia con el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla.
- c) Establecer una red de espacios libres de uso público con el carácter de zonas verdes metropolitanas integrada con las zonas urbanas, agrícolas y naturales y en el conjunto del sistema de articulación.
- d) Atender las nuevas necesidades de infraestructuras energéticas e hidráulicas para el abastecimiento, saneamiento y tratamiento de residuos, así como los criterios para su dotación en los nuevos desarrollos urbanos.
- e) Ordenar el crecimiento de los suelos de uso residencial, manteniendo el sistema de poblamiento y dimensionándolos en proporción a las necesidades previstas de crecimiento metropolitano.
- f) Identificar los suelos y las infraestructuras vinculadas al desarrollo de actividades productivas, asignando tal uso a las principales áreas de oportunidad de rango metropolitano.
- g) Establecer las zonas que deben quedar preservadas del proceso de urbanización por sus valores o potencialidades ambientales, paisajísticas y culturales, o por estar sometidas a riesgos naturales o tecnológicos.

5. ALCANCE DE LA ORDENACIÓN

La propuesta de ordenación del Plan va dirigida al conjunto de aspectos que resultan determinantes para la consecución en un futuro próximo de los objetivos antes mencionados. El punto de partida es, por tanto, la identificación de cuales han de ser las estructuras territoriales sobre las que se ha de intervenir para dar coherencia, cohesión y competitividad a la Sevilla metropolitana, partiendo del diagnóstico de la evolución seguida en las últimas décadas y de los retos de futuro. La situación actual de leve crecimiento demográfico del área, desplazamientos de población del centro a las coronas, diversificación de la base económica, incremento aún mayor de la movilidad y el consumo energético y pérdida de diversidad paisajística ofrecen un diagnóstico inicial sobre los factores clave en la estructura de relaciones metropolitanas.

La ordenación del territorio metropolitano requiere por tanto centrar las determinaciones del Plan en la atención de los siguientes aspectos:

- a) Mejorar la posición del área en el contexto exterior regional, nacional y global.
- b) Optar por una estructura de ciudades metropolitanas equilibrada, polinuclear y que favorezca la sostenibilidad urbana.
- c) Identificar los principales espacios de oportunidad para el desarrollo futuro del ámbito metropolitano, tanto en lo que hace referencia a las actividades productivas, logísticas y tecnológicas, como en lo relativo a los espacios residenciales de carácter supralocal.
- d) Favorecer un sistema de movilidad que supere los problemas de congestión del actual modelo fomentando el transporte público y los medios no motorizados.
- e) Dotar al ámbito metropolitano de las infraestructuras y servicios de agua, energía y gestión de residuos, así como de las dotaciones y equipamientos públicos supramunicipales, que favorezcan el desarrollo productivo y la cobertura de las necesidades de calidad de vida, a la vez que se avanza hacia la sostenibilidad en el uso de los recursos naturales.
- f) Establecer un sistema de protección del territorio en el que se incorporen los recursos y elementos esenciales de la base físico-natural del área y los espacios sujetos a riesgos naturales; identificando a su vez una red de parques y espacios recreativos y de ocio de escala metropolitana.

En base a estos ámbitos de intervención, al propio Decreto de formulación del Plan y a la experiencia aportada por otros procesos de ordenación territorial subregional, se plantean como aspectos relevantes para asegurar el desarrollo territorial del área y por tanto objeto específico de las determinaciones del Plan los siguientes temas:

- a) El sistema de asentamientos, tanto para su articulación con el exterior como para su organización funcional y el establecimiento de nuevas áreas de oportunidad.
- b) Los usos productivos de carácter agropecuario, industrial, logístico o terciario que aseguren la vitalidad de la economía metropolitana.
- c) La movilidad y la accesibilidad, concretada en las infraestructuras y servicios de transporte.
- d) Las infraestructuras territoriales, con especial atención a las que sirven a los sistemas energético, de telecomunicaciones, hidráulico y de gestión de residuos; así como los equipamientos y servicios públicos.
- e) El espacio libre, considerando tanto las zonas preservadas de la urbanización como las integradas en una red de espacios de uso público de funcionalidad metropolitana.

6. LÍNEAS ESTRATÉGICAS

La consecución de los objetivos marcados por el Decreto de formulación del Plan implica definir unas líneas estratégicas a partir de las cuales orientar su contenido sustantivo. Estas líneas estratégicas deben servir para dar coherencia y operatividad a las determinaciones del Plan ya que, sin perder la perspectiva de una dinamización de la sociedad metropolitana, su condición de instrumento de ordenación territorial obliga a centrarse en aquellos elementos que estructuran el territorio, sin exceder este ámbito competencial ni convertirse en un documento estratégico de planificación económica y social.

Las estrategias básicas que han de aglutinar el conjunto de determinaciones del Plan cabe agruparlas en las tres líneas siguientes:

a) Organización urbana

La intensa dinámica que experimenta el área de Sevilla hace que en la actualidad se produzca una fuerte competencia entre usos en el espacio metropolitano, no siempre compatibles, que pugnan por ocupar los mejores enclaves. No solo el intenso crecimiento residencial está planteando problemas de ocupación de suelos, sino que industrias, centros comerciales, instalaciones deportivas o infraestructuras demandan suelos que no siempre están disponibles con el tamaño y en el emplazamiento conveniente.

En concreto, es una estrategia expresa del Plan evitar que usos incompatibles entre sí, o simplemente inadecuados, tengan que situarse excesivamente próximos. Al mismo tiempo, el Plan apuesta por una superación de la metodología funcionalista que asigna usos exclusivos a determinadas zonas. Por el contrario, el Plan entiende que la ciudad es diversidad y que los usos residenciales, dotacionales y de servicios deben mezclarse para construir tejidos urbanos complejos, del mismo modo que los espacios rurales deben intercarse entre los urbanos para alcanzar una mayor calidad paisajística.

Esta estrategia de compatibilización de usos debe abordar por tanto los siguientes aspectos, ya señalados como relevantes en el apartado anterior:

- Sistema de asentamientos.
- Suelos productivos.
- Áreas de oportunidad.

b) Articulación del territorio

La aglomeración urbana de Sevilla constituye ya un espacio metropolitano maduro, a pesar de lo cual algunas de sus partes requieren reforzar su vinculación con el resto del territorio metropolitano. Para evitar la segregación social y funcional de los distintos componentes del área se hace necesario integrarlos mediante unas redes de infraestructuras y servicios que aseguren la conexión entre ellos. Estas redes deben ser consideradas por el Plan como prioritarias para la construcción de un espacio unitario y soporte de unas actividades que se desarrollan ya a esta escala metropolitana, aunque a veces la dimensión o el trazado de estas redes no lo favorezcan. Conseguir que la aglomeración urbana se convierta en un espacio metropolitano cohesionado pasa por diseñar desde el Plan unas redes de infraestructuras, equipamientos y servicios que conecten todas sus partes y las integren en una unidad territorial de escala superior.

Esta estrategia de articulación del territorio debe abordar como temas relevantes los siguientes:

- Accesibilidad, movilidad y transporte.
- Infraestructuras básicas de abastecimiento de agua, energía, telecomunicaciones y tratamiento de residuos.
- Equipamientos sociales y áreas de centralidad.

c) Protección del espacio libre de urbanización

La expansión territorial de las funciones metropolitanas con la consiguiente ocupación por usos urbanos de espacios antes rurales viene provocando una fuerte presión sobre los recursos naturales del área, que se traduce en una pérdida de diversidad en los usos del espacio metropolitano y en una disminución de la calidad paisajística. Frente a ese proceso, el Plan debe valorar los espacios aún libres de la urbanización como una oportunidad de futuro en orden a permitir que el soporte natural sobre el que se asienta el área, y que excede de los límites del ámbito territorial del Plan, mantenga su funcionalidad basada en los procesos ecológicos, y en el caso de los suelos agrícolas, también en la viabilidad económica y la rentabilidad de la explotación agropecuaria. Esta estrategia debe permitir, al mismo tiempo, evitar la conurbación, conservar los suelos de mayor valor agrológico, minimizar la exposición a riesgos naturales y dar al paisaje una calidad basada en la variedad. En esta consideración del espacio libre, el río Guadalquivir adquiere un valor especial por su carácter de eje natural del área.

Desde esta nueva perspectiva el papel metropolitano del espacio libre de urbanización excede su consideración como posibles zonas verdes, ya que sus funciones naturales o simplemente rurales no se valoran por su mayor o menor vinculación a los usos urbanos, sino como un valor en sí mismo. En todo caso, el Plan debe identificar aquellos espacios libres que pueden cumplir esa función de parques metropolitanos, si bien buscando que formen una red interconectada mediante corredores verdes de suficiente entidad.

En resumen, esta estrategia de protección del espacio no ocupado por urbanización debe abordar como elementos estructurantes de esta red los espacios libres de valor natural, rural y cultural y los espacios de uso público.

B. DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN

1. REFORZAR A LA AGLOMERACIÓN URBANA DE SEVILLA COMO CENTRO REGIONAL DE PRIMER NIVEL Y FAVORECER EL MANTENIMIENTO DEL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS

Las mayores tensiones territoriales de la aglomeración urbana están provocadas por una extensión de la superficie dedicada a usos urbanos que se incrementa por encima de los crecimientos de la población o la actividad económica. Si bien la traslación de funciones urbanas desde la ciudad central a las coronas es una tendencia lógica en todos los procesos de conformación metropolitana, el modo en que se está produciendo puede provocar efectos indeseables como la ruptura del actual sistema de poblamiento polinuclear, en la que los núcleos urbanos conservan una identidad propia, para sustituirse por una conurbación difusa con una excesiva monotonía formal y una excesiva dependencia funcional de la ciudad central.

Frente a ese proceso, el Plan apuesta por un área con vínculos metropolitanos pero manteniendo la diversidad en el poblamiento, las tramas urbanas, la población residente, las actividades y el paisaje resultante. A este nivel, la regulación de los usos urbanos se remite al planeamiento urbanístico, mediante el establecimiento de unas directrices marcadas por un modelo territorial de ciudad compacta y diversa.

Las determinaciones del Plan en materia de sistema de asentamientos se orientan según los siguientes objetivos específicos:

1.1 Integrar a la aglomeración urbana de Sevilla en el sistema urbano como centro regional de primer nivel.

Este objetivo se desarrolla a través de las siguientes líneas de actuación:

a) Reforzar las infraestructuras para la conexión exterior

El Plan parte como objetivo básico de la necesidad de reforzar el papel de la Sevilla metropolitana como Centro Regional del Sistema de Ciudades de Andalucía, potenciando su función dentro de las redes urbanas europeas, españolas y andaluza. Los elementos principales que, desde la perspec-

tiva territorial, sirven a dicha potenciación de las funciones metropolitanas son, fundamentalmente, las redes e infraestructuras del transporte y las comunicaciones que sirven de conexión con las redes europeas, españolas y andaluzas de primer nivel y que han de convertir a Sevilla en un nodo multimodal de primer nivel. Estas conexiones se articulan mediante las redes viarias de alta capacidad, la red ferroviaria, el puerto, el aeropuerto, los centros logísticos y las redes de telecomunicaciones.

En este sentido, el Plan contempla la ejecución de una serie de actuaciones, vinculadas a diferentes planificaciones sectoriales de ámbito estatal y autonómico que completarán el sistema de infraestructuras territoriales de transportes y comunicaciones de la Sevilla metropolitana, reforzando su centralidad, accesibilidad y conectividad, garantizando un elevado nivel de dotación y de multimodalidad que aportará al ámbito un mayor grado de competitividad territorial.

A estas infraestructuras hay que añadir la apuesta por una red de centros logísticos como estrategia de especialización metropolitana de Sevilla y reforzamiento de su posición como nodo central de las redes e infraestructuras de telecomunicaciones del sur peninsular, garantizando un alto grado de mallado de la red. Uno de los aspectos concretos que han de abordarse es el desarrollo de infraestructuras y servicios de telecomunicaciones vinculadas al sector del transporte, tanto de viajeros como de mercancías.

b) Generar espacios productivos en sectores económicos estratégicos

Para asegurar que las capacidades económicas de la aglomeración urbana se materialicen, es preciso que la economía metropolitana se especialice en aquellos sectores productivos de excelencia que otorguen al Centro Regional una posición destacada dentro del sistema de ciudades global. En este sentido, el futuro económico del área se orienta hacia su consolidación como un centro económico diversificado que, a la vez, ha de apostar por el desarrollo de determinadas especialidades. Desde la ordenación del territorio se contribuye con la identificación de un conjunto de áreas de oportunidad, que han de convertirse en suelos que permitan el incremento y la consolidación de espacios productivos especializados en sectores clave para el desarrollo económico metropolitano en la escala internacional, española y andaluza. Los principales sectores productivos hacia los que se orienta, sin perder diversidad, la economía metropolitana son:

- industria agroalimentaria.
- industria aeronáutica.
- edificación y obra pública.
- energías renovables.
- industria medioambiental.
- turismo y ocio.
- logística
- nuevas tecnologías.
- servicios avanzados.

Así mismo, también como elemento básico de la estructura económica del ámbito, han de destacarse las funciones de la Sevilla metropolitana como centro comercial especializado, como centro turístico, como centro administrativo y como centro universitario, hospitalario, deportivo y turístico.

1.2 Mantener la estructura polinuclear del sistema de asentamientos.

Este objetivo se desarrollará a través de las siguientes líneas de actuación:

a) Mantener el actual sistema de asentamientos y evitar procesos de conurbación

La actual estructura del sistema de asentamientos, con una ciudad central y varias coronas de núcleos compactos y diferenciados dispuestos de forma radial, se considera adecuada para asegurar una correcta distribución de las funciones urbanas y metropolitanas, evitando dependencias innecesarias. Para ello el Plan propugna que el planeamiento urbanístico adopte como criterios de ordenación:

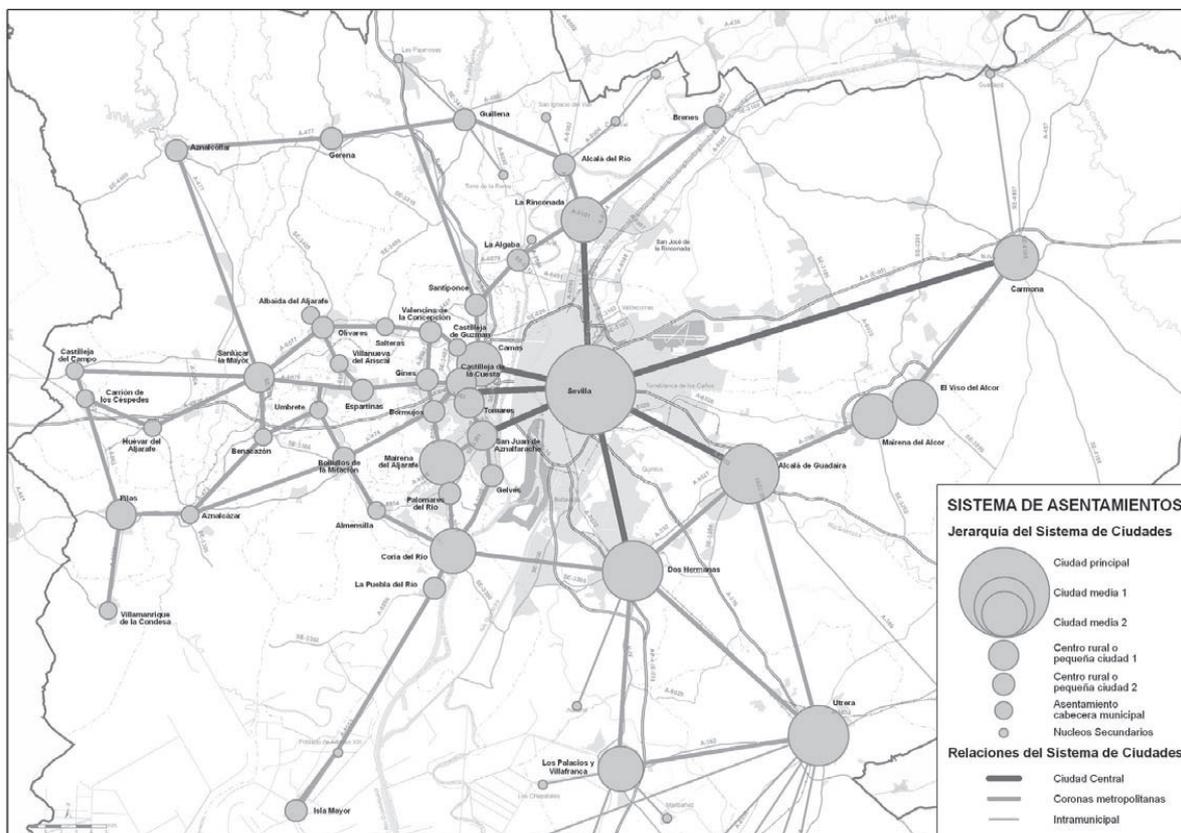
- No dar lugar a la formación de nuevos núcleos de población.
- Mantener las proporciones relativas en los tamaños de los núcleos existentes.

- Reforzar el papel de los cascos actuales como centros funcionales.

A efectos de mantenimiento del actual sistema de asentamientos polinuclear el Plan defiende, en coherencia con el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, y ordena en consecuencia, un modelo de ciudad compacta, funcional y económicamente diversificada, evitando procesos de expansión indiscriminada y de consumo innecesario de suelo y recursos naturales, y la segregación social y espacial de los espacios.

Así mismo, en relación a la ordenación de los procesos de urbanización el Plan establece, en seguimiento de la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía y el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, las determinaciones necesarias para la implantación de un crecimiento en contigüidad, ordenado, para evitar la conurbación física y para que las propuestas locales planteadas a través del planeamiento urbanístico se analicen en coherencia con el de los municipios limítrofes, para lo cual debe considerar:

- La compatibilidad del modelo propuesto con la ordenación de los municipios colindantes.
- Los criterios de estructura territorial, ambientales y paisajísticos que justifican la clasificación de suelo urbano,



Fuente: Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía

urbanizable y no urbanizable y su compatibilidad con la de los municipios contiguos.

- El equilibrio territorial de los equipamientos supramunicipales en cada ámbito territorial y para el conjunto del área de Sevilla.
- La continuidad del sistema de transporte y del sistema de espacios libres y zonas verdes entre términos municipales colindantes.

El Plan considera como elementos integrantes del sistema de asentamientos los núcleos urbanos existentes configurados por los suelos urbanos y urbanizables ordenados por el planeamiento general vigente, así como los nuevos suelos que se pudiesen clasificar por los instrumentos de planeamiento general en coherencia con este Plan.

El Plan incorpora también al sistema de asentamientos, las Áreas de Oportunidad metropolitanas, constituidas por aquellos suelos de interés metropolitano que tienen como objeto contribuir a la recualificación territorial y a la mejora de la organización y estructuración interna de la aglomeración urbana. Estas áreas se plantean mayoritariamente en contigüidad con los suelos urbanos o urbanizables existentes, en seguimiento de los criterios citados, salvo en aquellos casos de suelos productivos cuya localización aislada está justificada en razón a la actividad.

El sistema de asentamientos debe mantener, pues, las características diferenciales de cada núcleo urbano, preservando su singularidad física y sus especificidades sociales y culturales. El modelo tradicional de ciudad compacta y diversa debe servir de referencia para los nuevos crecimientos, frente a las tendencias de expansión indiscriminada y formación de un continuo urbano sin rasgos diferenciadores y con baja densidad. Para ello es necesario que se mantengan las discontinuidades entre los suelos urbanos o urbanizables de los distintos municipios, no planteando crecimientos que alcancen los límites de términos municipales. En este sentido, el planeamiento general procurará:

- La conservación de los componentes rurales o naturales que delimitan los núcleos urbanos.
- La no ocupación, siempre que sea posible, de las zonas contiguas a los límites de términos municipales.
- El tratamiento de los bordes periurbanos para marcar límites claros entre zonas urbanas y rurales.
- La preservación de la personalidad urbana y funcional diferenciada de los núcleos.

Con carácter excepcional se admite la posibilidad de unión física entre núcleos existentes; siempre que estos formen parte de un mismo municipio, se encuentren próximos entre sí, se eviten problemas de segregación física, funcional o administrativa, se asegure la integración de los núcleos a unir y se defina una nueva estructura de centralidades.

b) *Reequilibrar el reparto entre el centro y las coronas*

El papel de la ciudad central y de las coronas primera y segunda es conveniente que se mantenga en las proporciones actuales, en cuanto al reparto de población y viviendas. La ciudad central debe seguir jugando un papel básico en el área, especialmente como centro decisonal. Determinadas funciones metropolitanas especializadas deben, en cambio, desconcentrarse en favor de la primera corona, creando nuevos centros vinculados a las redes de transporte público. La segunda corona cumple en este modelo territorial una función más rural, compatible con desarrollos de carácter productivo, destinados a actividades singularizadas por el ámbito concreto en que se implantan.

Las tres coronas pueden diferenciarse en sectores, a efectos de proponer modelos de crecimiento diferenciados dentro de la aglomeración. Esta distribución por sectores homogéneos es la siguiente:

a) Sector A: Ciudad Central.

Sevilla.

Uno de los objetivos esenciales del Plan es potenciar la centralidad de Sevilla como centro decisonal y principal foco económico y social del área y de la región. Este objetivo se incardina con la importante apuesta residencial incluida en el nuevo Plan General de Ordenación Urbanística de Sevilla que pretende una elevada incorporación de nuevas residencias al parque de viviendas existente, intentando frenar la deriva emigratoria de la población desde el centro hacia la periferia metropolitana. Para ello el plan urbanístico prevé una oferta de vivienda protegida realizada desde la visión metropolitana de Sevilla como su ciudad central. El Plan, pues, apuesta por el impulso de estas iniciativas y pretende mejorar la recualificación de la Ciudad Central y la ordenación de flujos de movilidad hacia ella, toda vez que hace suyos los planteamientos del Plan Metropolitano de Transportes, que pretende impulsar a los medios colectivos de transporte como herramienta fundamental para la mejora de la eficiencia y la eficacia del sistema de movilidad metropolitano. Se plantea, pues, una estrategia en materia de infraestructuras claramente dirigida a hacer de la Ciudad Central el paradigma de la accesibilidad y la movilidad en transporte colectivo, lo que coadyuvará a la mejora de la competitividad económica de su espacio urbano, al mismo tiempo que se ganará en habitabilidad y en atractivo urbano de sus piezas y barrios. Al mismo tiempo, se persigue recualificar los espacios productivos presentes en el término de Sevilla, potenciando su función como elementos que añaden diversidad de usos al espacio urbano y potenciando también su proyección metropolitana conectándolos con la red de transporte público.

b) Sector B: Sureste.

Dos Hermanas y Alcalá de Guadaíra.

La potencia de este Sector estriba, no sólo en su importante crecimiento poblacional de las últimas décadas sino también

en los importantes espacios productivos presentes en él, concentrados, sobre todo, en tres ejes fundamentales como son la A-92 (Alcalá de Guadaíra), la NHV y el Polígono de la Isla (Dos Hermanas). Las propuestas del Plan van encaminadas a dotar a este ámbito de criterios urbanísticos para asegurar el crecimiento residencial acorde con el fomento de la actividad productiva, a la potenciación y ampliación de los suelos dedicados a usos industriales y consolidación de los existentes, y la ubicación en la zona de actividades productivas avanzadas, descentralizando su tradicional situación en la ciudad central. El reto pues estriba en evitar una excesiva especialización de usos del suelo en los nuevos desarrollos, atendiendo a criterios de diversidad, al mismo tiempo que se fomentan espacios productivos atractivos para la ubicación de actividades de alto valor tecnológico, aprovechando su posición territorial privilegiada dentro de la aglomeración urbana y su futura posición en la red de transporte público planificada. La estrategia territorial en este espacio se complementa con la conservación de los recursos físicos de valor presentes en el sector, como son los Cerros de Valeros y La Motilla, así como de los ecosistemas y sistemas productivos agrarios vinculados al Río Guadaíra y su vega.

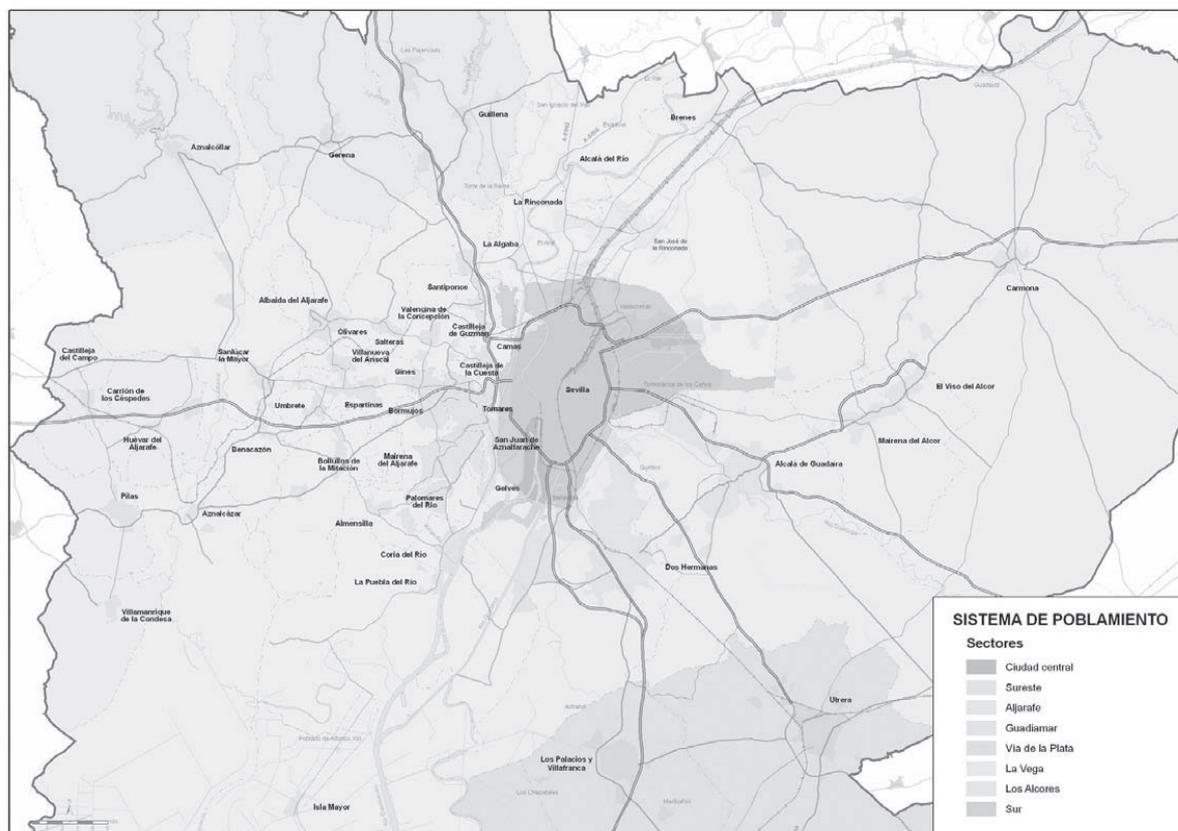
c) Sector C: Aljarafe.

Santiponce, Camas, Castilleja de Guzmán, Valencina de la Concepción, Salteras, Espartinas, Castilleja de la Cuesta, Gines, Bormujos, Tomares, San Juan de Aznalfarache, Mairena del Aljarafe, Gelves, Palomares del Río, Almensilla, Coria del

Río, Puebla del Río, Isla Mayor, Albalá del Aljarafe, Olivares, Villanueva del Ariscal, Sanlúcar La Mayor, Umbrete, Benacazón, Bollullos de la Mitación y Aznalcázar.

Las estrategias del Plan en el Sector del Aljarafe se centran en dotar de una visión territorial, de sistema común, a iniciativas urbanísticas que, hasta el momento actual, han estado ideadas para un desarrollo a escalas espaciotemporales demasiado reducidas. Para ello se trata, por un lado, de requalificar y reequipar zonas con excesiva especialización funcional, sobre todo residencial, de manera que se logre una ordenación razonable de un continuo urbano sin aparente estructura interna, más allá de la promoción inmobiliaria singular. Por otro lado se persigue la adopción de visiones comunes y coordinadas en base a la recomposición y reconceptualización del territorio aljarafeño.

Para todo ello se pretenden utilizar herramientas que incidan en una visión amplia del significado y la posición del espacio libre de urbanización dentro del Aljarafe, que fomenten la centralidad de actuaciones singulares de equipamientos y servicios, a veces ligados a los futuros nodos de la red de transporte público, y que doten de criterios urbanísticos de conjunto a un sector hasta ahora demasiado atomizado en iniciativas particulares y sin visión territorial. En todo caso, y dada la extensión del sector, se trata de que la estrategia territorial en su parte oriental (primera corona), el que más ocupación urbana sufre en la actualidad, se centre en la conservación de su espacio libre por razones de funcionalidad



del espacio metropolitano y por razones de conservación del paisaje como patrimonio común, para lo cuál se establecen una serie de cautelas urbanísticas; así como en la potenciación del transporte público en sus relaciones interiores y con la Ciudad Central y la potenciación de iniciativas de ubicación de espacios productivos que se beneficien también de dichas relaciones.

Complementariamente, se establece que su parte occidental (segunda corona) sirva a una estrategia que busque reequilibrar los importantes procesos de ocupación urbana actuales, para lo cual se plantea el impulso a tres instrumentos esenciales: la adopción de cautelas importantes en la protección del espacio libre en esta zona, sin menoscabo de las posibilidades de crecimiento de los núcleos presentes en el sector de la segunda corona, la potenciación de ejes de transporte público y, por último, la ubicación de iniciativas novedosas relacionadas con nuevos sectores productivos como es el relacionado con las energías renovables.

d) Sector D: Guadiamar.

Castilleja del Campo, Carrión de los Céspedes, Huévar del Aljarafe, Pilas y Villamanrique de la Condesa.

Este sector se encuentra territorialmente estructurado a través del eje definido por el Río Guadiamar, actualmente declarado Paisaje Protegido. Su ubicación en el eje de la autopista A-49 hacia Huelva lo ha hecho acreedor de una posición que, aunque relativamente alejada de los conflictos metropolitanos, ya comienza a complicarse. Así pues, el Plan pretende arrancar de una posición privilegiada de metropolitanización incipiente para proponer criterios de ordenación acordes con una visión supramunicipal y de conjunto. Para ello se plantea una decidida estrategia de protección del espacio libre, vinculado o no vinculado al propio Paisaje Protegido del Río Guadiamar (espacios agrícolas principalmente), al mismo tiempo que una potenciación de las funciones metropolitanas del Sector a través del fomento de la actividad logística y el control de los procesos de urbanización atendiendo a criterios de viabilidad de la actividad residencial con el objetivo de la conservación del patrimonio residencial ya presente en los núcleos urbanos. En todo caso, en este Sector también tiene una importancia crucial la futura línea de Cercanías que partirá desde la localidad cercana de Aznalcázar, al objeto de articular, mediante relación eficiente de transporte público, al Sector con el resto de la aglomeración.

e) Sector E: Vía de la Plata.

Guillena, Gerena y Aznalcóllar.

Es este un sector de vocación tradicionalmente agrícola y que ha sido tributario también de actividades de gran impacto, como la Mina de Aznalcóllar. La actividad agrícola ha de seguir siendo valorada como activo patrimonial, si bien ello no es incompatible con la maduración metropolitana de sus núcleos. Esta maduración, no obstante, ha de hacerse con criterios de racionalidad y medida, haciendo hincapié en la posible ubicación de áreas de oportunidad de interés

metropolitano y en el aprovechamiento de la accesibilidad que aporta el eje de la A-66 para posibilitar proyectos que fructifiquen en procesos urbanos que aporten coherencia territorial a toda la aglomeración.

f) Sector F: La Vega.

La Rinconada, La Algaba, Alcalá del Río y Brenes.

Los importantes recursos agrícolas productivos que aporta este sector al área son valorados en el Plan de manera muy positiva, por lo que uno de los retos más importantes que se plantean es precisamente la conjugación de esta realidad con un desarrollo urbano más que incipiente. Así se propone una activa estrategia de protección de los terrenos de vega productiva al mismo tiempo que se fomentan actuaciones que tiendan a reequilibrar el área en el aspecto urbanístico, con iniciativas centradas en la vivienda protegida en modelos urbanos diversos y compactos. Del mismo modo, el Plan establece la idoneidad de este sector para acoger alguna propuesta de área de oportunidad con actividades de interés metropolitano, todo ello apoyado en importantes infraestructuras de transporte colectivo que conectan al sector con la Ciudad Central y el resto del área. No obstante, los criterios del Plan tienden también a la protección de los activos territoriales presentes en el sector, no ya por la anteriormente comentada importancia del capital natural que representa la ubicación de suelos con tal alto valor agrológico, sino también en lo referente a la funcionalidad del sistema hidrológico y de protección de riesgos, incluidos los de inundabilidad.

g) Sector G: Los Alcores.

Carmona, Mairena del Alcor y El Viso del Alcor.

Es el Sector de los Alcores un territorio de gran desarrollo económico, en consonancia con su secular importancia histórica, que ha sabido conjugarse con la conservación de recursos naturales y patrimoniales de singular interés. En la actualidad, y dada la incorporación de sus hechos urbanos al proceso metropolitano, el control de los procesos de urbanización resulta imprescindible, sobre todo si se desean evitar fenómenos de sobrecarga de las vías de comunicación y también los procesos de ocupación del territorio rural mediante parcelaciones. En todo caso, es evidente que el Sector posee dos ejes de relación claros: uno por el Alcor, a través de Alcalá de Guadaíra, y otro a través de la N-IV. La estrategia del Plan, por tanto, es doble, en tanto que activa la potenciación del escarpe como factor de vertebración interna del Sector, al mismo tiempo que plantea criterios activos de protección de los recursos naturales y patrimoniales presentes en él y aprovecha el eje de la N-IV para la ubicación de actividades logísticas y de oportunidad. En todo caso, también es necesario apoyar las políticas de protección del espacio rural frente a parcelaciones ilegales y fomentar el aparato productivo ligado a actividades agrícolas.

h) Sector H: Sur.

Utrera y Los Palacios y Villafranca.

Este sector constituye el ejemplo más evidente de núcleos urbanos con potencia individual suficiente pero que recientemente se postulan claramente como núcleos con una vocación metropolitana. El reto pues está en atender esta necesidad de relación con el resto del área, al mismo tiempo que se permite la conservación de la idiosincrasia particular de cada núcleo. Ello requiere la preservación de gran parte de su actividad productiva tradicional, vinculada a la explotación agrícola y a los productos de transformación de estas producciones. En este contexto, el Plan establece la necesidad de dar cabida a los futuros desarrollos urbanísticos que se planteen dentro de los límites que marca la ordenación del territorio y la viabilidad metropolitana de dichos desarrollos en la estrategia global de ordenación. En todo caso, la ubicación de ambos núcleos es particularmente privilegiada toda vez que cuentan o contarán con medios masivos de transporte público que los conectarán con la Ciudad Central y con el resto del área y con vías de comunicación por carretera de gran capacidad. Ello permite que el Sector pueda acoger iniciativas de carácter logístico o productivo de importancia metropolitana.

1.3 Incorporar criterios de sostenibilidad a los suelos y crecimientos urbanos.

Este objetivo se desarrollará a través de las siguientes líneas de actuación:

a) Introducir el concepto de sostenibilidad en sus vertientes ecológica, económica y social

El modelo de ciudad metropolitana adoptado en este Plan parte de la consideración de la ciudad como un sistema vivo que consume recursos y genera residuos, por lo que su eficiencia ha de medirse en términos de eficacia en estos procesos de metabolismo urbano. A este nivel, el modelo de ordenación opta por mantener o mejorar los actuales niveles de calidad ambiental, productividad económica e integración social sin incrementar de forma innecesaria el consumo de recursos naturales o la generación de residuos.

Los principales recursos naturales que intervienen en estos procesos metabólicos son el suelo, la energía, el agua y los materiales; por lo que en estos elementos se centran las propuestas para la mejora del balance ecológico del área. Para ello, tanto la planificación territorial como el planeamiento urbanístico deben analizar los niveles actuales de consumo de recursos y proponer medidas para reducir los insumos, aumentar la eficiencia en los procesos y minimizar los residuos. Especial atención debe prestarse al consumo de suelo para usos urbanos, con el criterio de no ocupar más del necesario y de dar nuevos usos a los suelos infrautilizados.

El Plan establece, en coherencia con el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, directrices al planeamiento urbanístico y los proyectos de infraestructuras con el objeto de favorecer:

- La prevención, minimización y corrección de los impactos sobre el medio ambiente.

- La reducción de los impactos en la fase de ejecución de los proyectos de urbanización y la restauración al final del proceso.
- La recualificación de la ciudad existente para reducir las necesidades de consumo de suelo y optimizar el uso del patrimonio edificado, en paralelo con las propuestas de nuevos desarrollos.
- La distribución de usos según un principio de proximidad que evite la generación de movilidad mecanizada no estrictamente necesaria.
- La valoración de las consecuencias ecológicas y paisajísticas de las ordenanzas de edificación y de las tipologías y densidades adoptadas.
- La consideración en las previsiones de programación y gestión del planeamiento de los requerimientos de recursos y las condiciones de eficiencia en su utilización.
- La integración de la evaluación ambiental del planeamiento urbanístico en el propio proceso de diseño urbano, desde el inicio y con procedimientos de participación pública.
- La coherencia del modelo diseñado por el planeamiento con las determinaciones derivadas de los procesos de planificación estratégica y en especial con el Programa de Sostenibilidad Ambiental Ciudad 21.

La correcta gestión de los ciclos de materiales y energía debe ser una de las líneas directrices de la ordenación urbana, tanto en el diseño de las infraestructuras como en las condiciones de prestación de los servicios. Esta es una condición no solo para incrementar la eficiencia ecológica del área, sino igualmente para mejorar la productividad y la competitividad del sistema económico y en general la calidad ambiental de sus habitantes. Para ello el Plan propicia:

- La mejora en la gestión del ciclo del agua mediante la racionalización de los consumos, la reducción de pérdidas, la generalización de la depuración y la reutilización de aguas residuales depuradas.
- La gestión de los residuos urbanos con criterios de reducción, reutilización, reciclado y depósito en condiciones seguras.
- La mejora de la calidad del aire mediante la reducción del tráfico motorizado.
- La mejora de la eficiencia energética mediante el fomento de las energías renovables, una mayor adaptación de la edificación a las condiciones climáticas y mediante la reducción del uso del vehículo privado en las relaciones de movilidad metropolitana.
- La reducción de la contaminación acústica a través del control del tráfico, de las fuentes emisoras puntuales y de las condiciones de aislamiento acústico de la edificación.

- La minimización de la contaminación lumínica fomentando la eficiencia lumínica y energética del alumbrado público.

A estos efectos, el Plan parte de los criterios plasmados en la Estrategia Temática para el Medio Ambiente Urbano de la Unión Europea, así como en las estrategias española y andaluza en esta materia.

b) Incorporar las variables del clima local

La adaptación de nuestras ciudades a las condiciones del clima mediterráneo es una de las aportaciones del pasado que no debe perderse, puesto que resulta plenamente compatible con la innovación en diseños, en materiales o en los procesos constructivos. La adopción de modelos urbanos y edificatorios adaptados a otros climas provoca una pérdida de eficiencia energética de la edificación, lo que debe llevar a reconsiderar también las actuales formas de urbanización.

Desde esta perspectiva, el Plan aboga, en coherencia con el Plan Andaluz de Acción por el Clima, para que la ordenación urbanística oriente sus criterios de diseño hacia una mejor adaptación a las condiciones del clima local, permitiendo una más eficiente regulación térmica de la edificación por medios pasivos y reduciendo así el consumo energético. Estos criterios se deben materializar en asuntos como:

- El diseño de las tramas urbanas en relación con las condiciones climáticas de insolación y régimen de vientos.
- La mejora del comportamiento ecológico de la edificación, tanto en aspectos de diseño como de materiales y técnicas constructivas.
- La promoción de experiencias de arquitectura bioclimática.
- La utilización de energías renovables.
- El fomento de medidas encaminadas al ahorro y la eficiencia en el consumo energético.

c) Adaptar el planeamiento a la singularidad ecológica y paisajística del territorio

La adopción de modelos urbanos estereotipados y estandarizados está conduciendo a la pérdida de los valores asociados a la diversidad urbana, como base física sobre la que se asientan los procesos identitarios de las comunidades locales. Para mantener la personalidad propia de cada pueblo y ciudad es necesario que su forma urbana tenga especificidades que la diferencien de los restantes núcleos, y entre esas peculiaridades una de las de mayor calado se refiere a su adaptación a las condiciones del medio físico local.

A nivel ecológico, esta adaptación al medio asegura una mayor eficiencia en los procesos de uso de energía o materiales y aporta al paisaje una variedad de formas que ha de enriquecerlo. De hecho la banalización del paisaje es uno de los aspectos más visibles de la degradación ambiental y, por tanto, uno de los factores de mayor sensibilización social.

Ante este proceso, el Plan apuesta porque las formas urbanas se singularicen mediante su adaptación al territorio concreto que las sustenta. Esta consideración se debe desarrollar por el planeamiento urbanístico a través de la incorporación de los siguientes criterios:

- Diseño de las tramas urbanas adaptado a las condiciones físicas del medio en cuanto a topografía, vegetación y paisaje.
- Valoración de los elementos territoriales como recursos aprovechables para la mejora del proyecto urbano.
- Análisis de la topografía y las condiciones de visibilidad en el trazado de infraestructuras.
- Protección de los hitos, corredores y escenas que singularizan el paisaje y le aportan legibilidad.
- Preservación de los elementos del paisaje a los que se ha atribuido un simbolismo colectivo de carácter histórico, etnográfico o cultural.
- Consideración del paisaje urbano como parte del patrimonio natural y cultural.

1.4 Potenciar un modelo de ciudad compacta y diversa

La aplicación de modelos urbanos derivados del 'suburb' anglosajón ha introducido unas formas de urbanización desligadas de las morfologías tradicionales y en las que la calle, la plaza y la manzana cerrada han sido reemplazadas por la avenida y la parcela. Este modelo está revelando importantes problemas derivados de su especialización funcional, su excesiva demanda de movilidad en vehículo privado, su alto coste de dotación y mantenimiento de infraestructuras, su elevado consumo de recursos naturales, su escasa densidad para rentabilizar servicios de proximidad y su falta de espacios de sociabilidad, con la consiguiente pérdida de cohesión.

Esta insostenibilidad del modelo usual de crecimiento urbano obliga a replantear el diseño de los nuevos desarrollos para recuperar los valores de la ciudad mediterránea, caracterizada por su compactidad y la diversidad de usos y funciones. Este carácter compacto implica densidades y morfologías cercanas a las de los cascos tradicionales. La diversidad funcional es otro rasgo esencial, que implica la imbricación de usos en un mosaico que huye de la especialización residencial, también denominada 'ciudad dormitorio'.

La apuesta del Plan por la diversidad funcional, en coherencia con la legislación urbanística y el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, en los nuevos desarrollos supone que los usos del suelo equilibren en cantidad y localización las actividades residenciales, productivas, terciarias y dotacionales, evitando la especialización de usos por zonas. Este modelo de ciudad diversa y dotada, similar a lo que tradicionalmente se ha entendido como 'barrio', reduce las necesidades de movilidad al generar proximidad, al tiempo que incrementa la calidad de vida urbana al ofrecer dotaciones, equipamientos y servicios más fácilmente accesibles.

equipamientos debe ser simultánea a la puesta en carga de los nuevos sectores residenciales, no debiéndose aprobar su planeamiento de desarrollo sin haber asegurado previamente la efectiva dotación de los servicios públicos en paralelo a la ocupación de las viviendas.

La implantación de nuevas dotaciones y servicios de escala metropolitana debe contribuir a la creación de nuevas centralidades, evitando las zonas ya saturadas. Los grandes equipamientos de alcance supramunicipal como hospitales, universidades, etc. deben servir como motores económicos que contribuyan a la creación de tejido empresarial complementario. Por ello el planeamiento ha de prever suelos destinados a espacios productivos ligados a dichos grandes equipamientos, contiguos a ellos o no.

Partiendo de la situación actual de alta concentración de las dotaciones supramunicipales en la ciudad de Sevilla, el Plan adopta la estrategia de proponer una serie de municipios de la corona metropolitana como lugares idóneos para la localización de equipamientos de escala supramunicipal que sirvan a la creación de nuevas centralidades.

La selección de estos municipios está en relación con la definición de los sectores establecidos para la caracterización del sistema de asentamientos, pudiendo estos municipios actuar como centro funcional de cada uno de tales sectores. En todo caso, el Plan no identifica los suelos donde hayan de localizarse tales equipamientos, sino que traslada al planeamiento urbanístico municipal la capacidad de determinar el emplazamiento concreto de estas nuevas Áreas de Centralidad.

2. FAVORECER LA ARTICULACIÓN Y LA MOVILIDAD A FIN DE CONTRIBUIR AL DESARROLLO DE LAS FUNCIONES ECONÓMICAS Y TERRITORIALES.

La movilidad de personas y mercancías en un territorio está en relación directa con el modelo de ocupación del espacio, el sistema productivo y el grado de interrelación con las economías de su entorno, ya sean regionales, nacionales e internacionales.

En la aglomeración urbana de Sevilla la participación de los distintos modos de transporte en esta movilidad es diferente según se trate de personas o mercancías, o si se refiere a relaciones internas o con el exterior. Aunque el modo de transporte viario y la movilidad en vehículo privado es dominante en las todas las escalas y tipologías de transporte, el transporte marítimo representa el segundo modo en cuanto al volumen de mercancías movidas, y el ferrocarril, cuya participación en el plano metropolitano es insignificante, adquiere un papel relevante en las relaciones exteriores y tráfico de personas de la aglomeración. En base a ello, y teniendo en cuenta que el sistema de transporte y, en particular, las grandes infraestructuras asociadas a determinados modos, tienen una gran incidencia en la estructura y funcionalidad del territorio, las propuestas del Plan se plantean con una doble finalidad: Reforzar el papel de la aglomeración urbana de Sevilla como nodo regional del sistema de transporte y construir

un sistema integrado de transporte y movilidad que satisfaga las demandas de movilidad de la población metropolitana.

Este objetivo se desarrollará mediante las siguientes objetivos específicos:

2.1 Fortalecer las conexiones exteriores y reforzar el papel del puerto y del aeropuerto dentro del sistema de transporte.

Las relaciones exteriores de la aglomeración urbana de Sevilla con el entorno regional inmediato y con el contexto nacional e internacional, se producen mayoritariamente a través de las redes viarias y ferroviarias de alta capacidad y prestaciones, y del puerto y aeropuerto de Sevilla, dos centros nodales de gran importancia en el desarrollo de la economía metropolitana.

La importancia de estos centros así como sus posibilidades de expansión ligadas a usos logísticos, son valores estratégicos a potenciar, para lo cual resulta necesario mejorar e incrementar las conexiones intermodales con el resto de modos de transporte. El puerto, además, se localiza en un espacio ambientalmente sensible, como es el curso bajo del Guadalquivir, y en las inmediaciones de un espacio densamente urbanizado que puede imponer límites al crecimiento de la actividad portuaria.

El Plan, en coherencia con las planificaciones sectoriales, contempla un conjunto de actuaciones cuyo objeto es completar las infraestructuras territoriales de conexión exterior, reforzando la centralidad, accesibilidad y conectividad de la aglomeración, y aportando al ámbito un mayor grado de competitividad territorial.

a) Las líneas ferroviarias de altas prestaciones de tráfico mixto entre Sevilla y Cádiz y Sevilla y Huelva, que permitirán consolidar dicho espacio económico, conformando, junto a las infraestructuras viarias, una potente región urbana que integra la Sevilla metropolitana y la fachada marítima atlántica andaluza.

b) La línea ferroviaria de altas prestaciones Sevilla-Antequera-Granada/Málaga, elemento fundamental para la consolidación del eje transversal de Andalucía y que permitirá una sustancial mejora de la articulación de la aglomeración urbana de Sevilla con el conjunto de Andalucía. El tramo entre Sevilla y Antequera incluirá un nuevo trazado que conectará a Sevilla con el aeropuerto.

c) Las mejoras en las líneas ferroviarias convencionales, Sevilla-Córdoba-Linares y Los Rosales-Zafra, pieza clave para el transporte de mercancías, especialmente importantes para la conexión del puerto.

d) La modernización de las infraestructuras portuarias que representa un proyecto de enorme importancia económica para la aglomeración, unido al desarrollo de sus instalaciones y funciones logísticas y la mejora de sus accesos y conexiones metropolitanas.

El Puerto de Sevilla constituye uno de los elementos definitorios del espacio económico metropolitano a escala suprarregional. Su potenciación se basa en su carácter de único puerto marítimo interior de España, integrado en las redes europeas, que ha de buscar su especialización a partir de las ventajas de localización que le ofrece estar en el primer centro económico del sur de España. En este sentido, y en la línea establecida por el Plan Director del Puerto, las actuaciones van dirigidas a:

- Reordenación para uso terciario del Muelle de las Delicias y Nueva York y desarrollo de equipamientos para el tráfico de cruceros.
- Ampliación del puerto con nuevos desarrollos en la Dársena del Cuarto.
- Construcción de un sistema viario y ferroviario interno propio de la zona portuaria.
- Mejora del Acceso Ferroviario a la estación de La Salud.
- Nueva Esclusa

e) El refuerzo de las conexiones metropolitanas con el Aeropuerto, fundamentalmente ferroviarias y de transporte público, y previendo, en función de la evolución futura, la ampliación de su capacidad, dado que constituye una infraestructura clave para el desarrollo futuro de la aglomeración por su vinculación con sectores económicos en auge como el de la aeronáutica y el turístico. Las principales actuaciones son las siguientes:

- Ampliación de los aparcamientos para vehículos.
- Construcción de una estación de ferrocarril asociada a la nueva línea Sevilla-Marchena-Bobadilla y conexión de ésta con la terminal.
- Reserva para ampliación futura de la pista.

2.2 Consolidar el Sistema de Transporte Público Metropolitano, fomentando la intermodalidad y garantizando la funcionalidad de los Nodos Principales

La evolución del sistema de movilidad metropolitana en las últimas dos décadas se ha caracterizado por la tendencia imparable al aumento del uso del vehículo privado, hasta alcanzar un 79% de los viajes mecanizados, al tiempo que el transporte público ha perdido cuota de mercado. Este desigual reparto se ha producido además en un escenario de incremento continuado de la movilidad, de la motorización y de las distancias recorridas. Los viajes mecanizados ascienden a 2,33 por persona/día, y gran parte de los mismos tienen lugar entre las coronas metropolitanas y la ciudad central, aunque ésta carece de capacidad para absorber la movilidad metropolitana e interna a medio plazo si esta se sigue produciendo en vehículo privado.

La evolución tendencial se caracteriza por una profundización de dichas dinámicas, si no se interviene en el proceso

invirtiendo la tendencia de resolver las necesidades de movilidad metropolitana mediante el aumento de la capacidad viaria; un modelo inviable por su incidencia en el consumo energético y de suelo, y por el incremento de la contaminación, además de ser financieramente insostenible.

Es por ello que el Plan, en la línea marcada por el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla, plantea un cambio de tendencia en los repartos modales y en los efectos en la movilidad sobre el marco territorial, y apuesta por un nuevo modelo de movilidad metropolitana basado en políticas que garanticen la accesibilidad en medios públicos de transportes, disminuyan las necesidades de movilidad motorizada e incrementen la oferta de los modos de transporte más sostenibles. En consecuencia, las determinaciones del Plan en materia de movilidad y transportes se adecuan a los siguientes criterios:

- Aumento de la participación del transporte público en la movilidad mecanizada.
- Desarrollo de plataformas reservadas para el transporte público como medio para garantizar la velocidad, regularidad y fiabilidad de los servicios.
- Vinculación de los nuevos desarrollos urbanos a la implementación de la red de transporte público.
- Potenciación de la intermodalidad entre modos de transporte, mediante la extensión y adecuación funcional de los intercambiadores del sistema.
- Moderación del uso del vehículo privado, mediante la proliferación de aparcamientos disuasorios en los entornos de los intercambiadores públicos.
- Desarrollo de la accesibilidad no motorizada como un derecho del ciudadano

El sistema de transporte metropolitano propuesto está integrado por un conjunto de redes de infraestructuras (viarias, ferroviarias, tranviarias, metro), instalaciones o nodos de transporte (estaciones, apeaderos, aparcamientos disuasorios) y servicios, dirigidos a la generación de un nuevo modelo de movilidad metropolitana en el que primen los transportes públicos en los grandes flujos de desplazamientos, la diversificación de los modos públicos ofertados y su interconexión, y la sostenibilidad ambiental y energética del sistema.

Mientras que en el modelo actual y tendencial la movilidad metropolitana se soporta mayoritariamente en el vehículo privado y en el viario de gran capacidad, el Plan, en la línea ya establecida por el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla, centra sus propuestas en la implantación de la red de metro en la ciudad central, con extensión a las áreas más pobladas de la primera corona metropolitana del Aljarafe Centro y Montequinto, y en una red de plataformas reservadas, ya sean para modo tranviario o autobús, que conecten entre sí las piezas territoriales que generan mayor movilidad y alimentan la red troncal a desarrollar sobre el viario estructurante.

El Plan prioriza la creación de plataformas multimodales sobre la red viaria de articulación metropolitana al objeto de garantizar la conectividad de los sectores metropolitanos, estableciendo determinaciones que garanticen que en las nuevas infraestructuras viarias de la red de articulación metropolitana que se proyecten en el futuro, los Estudios Informativos analicen la viabilidad de incorporar en su sección transversal, además de la calzada o calzadas para vehículos privados, espacios reservados para el transporte público (tranvía, metro ligero o autobús), y espacios para modos no motorizados (carriles para bicicletas y sendas peatonales).

De igual modo, los programas de mejora y acondicionamiento del viario que integra la red de articulación metropolitana deberán valorar la viabilidad de convertir estas vías en plataformas multimodales y contendrán las medidas necesarias para su transformación en aquellos casos en los que su conversión se considere viable. En todos los casos, el transporte público tendrá preferencia sobre los vehículos privados.

Asimismo, en el marco de la planificación sectorial, el Plan plantea la posibilidad de hacer extensible las plataformas a aquellas áreas más pobladas y dinámicas desde el punto de vista productivo de la segunda corona metropolitana, indicándose al planeamiento la conveniencia de reservar suelo para la misma y para los futuros intercambiadores. El modo de transporte a desarrollar en el conjunto de plataformas reservadas recogidas en el Plan está condicionado a las previsiones de demanda de viajes que se estimen, si bien, como

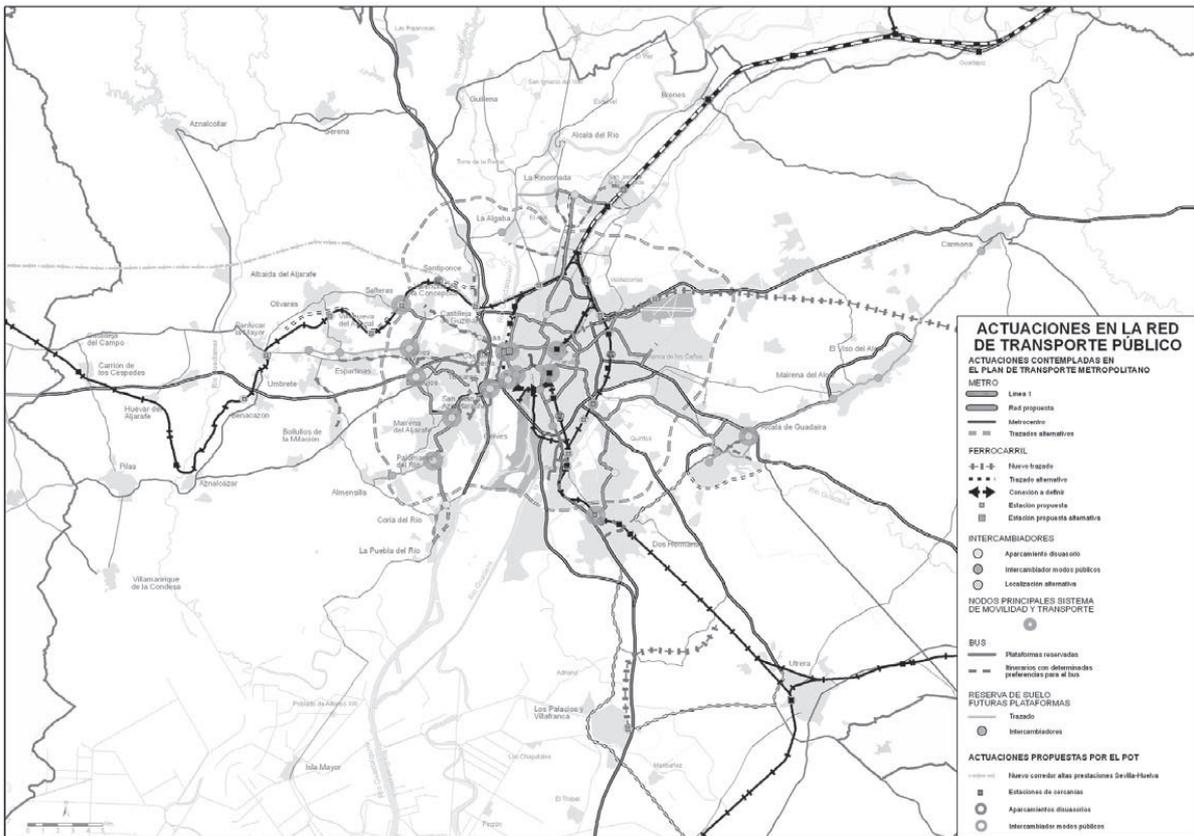
criterio general, su diseño deberá permitir la conversión de un modo a otro.

En esta misma línea de mejoras de los accesos de la población al transporte público se considera conveniente incrementar los servicios y dotaciones del transporte en autobús a los núcleos de la segunda corona metropolitana, y con carácter prioritario las instalaciones en el municipio de Pilas.

En coherencia con el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla, se identifican los Nodos Principales del Sistema, como los elementos nodales que requieren una especial protección por ser previsible en ellos una elevada tasa de transbordo o intercambio entre modos mecanizados.

Se establecen además medidas para garantizar la accesibilidad de los intercambiadores mediante líneas de transporte público, para la adecuación del entorno para la circulación de bicicletas y peatones y para la localización, en su caso, de aparcamientos disuasorios para vehículos privados.

La propuesta del sistema de transporte se complementa con un conjunto de actuaciones dirigidas a fomentar el transporte ferroviario en la movilidad del conjunto de la aglomeración urbana, dada su escasa participación en la movilidad interna (7,59% de los viajes efectuados en transporte público y un 1,06% de viajes en medios mecanizados). Las medidas van dirigidas a optimizar las infraestructuras ferroviarias existentes ampliando la cobertura territorial del servicio de cerca-



nias al Aljarafe y a la Cartuja, el aumento de la oferta en el anillo urbano mediante la construcción de nuevas estaciones, y la mejora de su funcionalidad y la extensión de la red hacia el norte y sur, conectando el Aeropuerto y Los Palacios.

2.3 Establecer la jerarquía funcional de la red viaria

Las carreteras constituyen el medio de transporte de mayor capacidad de conexión territorial, por lo que representan una pieza fundamental del sistema de transporte metropolitano tanto de conexión exterior como articulación interna. La confluencia en la red viaria de tráficos de muy diferente naturaleza se encuentra en el origen de una parte importante de los conflictos relacionados con el transporte y la movilidad metropolitana. En este sentido, El Plan define una tipología funcional de la red viaria en base a las características del tráfico que mayoritariamente soporta y establece el papel que han de desarrollar estos viarios en la ordenación de usos y en el modelo de articulación propuesto, independientemente de su adscripción competencial.

En su conjunto el sistema viario de la aglomeración urbana de Sevilla es un sistema maduro en el que con los nuevos viarios proyectados tanto a nivel de conexiones exteriores como de articulación metropolitana se completa la malla estructural. Es por ello que, en coherencia con la planificación sectorial, las actuaciones previstas en el Plan van dirigidas mayoritariamente a mejorar la funcionalidad de determinados tramos y ejes viarios, ya sea mediante su acondicionamiento o la mejora de los trazados existentes y/o al aumento de su capacidad, al objeto de garantizar la implementación prevista de plataformas reservadas para transporte público.

Se distinguen tres categorías funcionales en el viario: de conexión exterior, de articulación metropolitana y de acceso local.

a) La Red de Conexión Exterior

La red de conexión exterior soporta las principales relaciones de la aglomeración urbana con el resto de la Comunidad Autónoma, el interior peninsular, el corredor Mediterráneo y Portugal. En los últimos años se han producido importantes mejoras en esta red, cuyos resultados se han visto mercados por la saturación de la ronda de circunvalación en la que confluyen, la SE-30. La entrada en funcionamiento de la nueva circunvalación en ejecución (SE-40) subsanará estas deficiencias, al descargar del tráfico de paso a los tramos interiores a la misma.

Integran la Red de Conexión Exterior los siguientes itinerarios:

- Conexión Sevilla-Córdoba-Madrid: A-4 (E-05).
- Conexión Sevilla-Cádiz: y A-4 /AP-4.
- Conexión Sevilla-Extremadura: A-66 (E-803).
- Conexión Sevilla-Huelva: A-49 (E-01).

- Conexión Sevilla-Granada-Málaga: A-92.
- Circunvalación SE-30.
- Circunvalación SE-40.

Sobre esta red, además de la SE-40 ya prevista, el Plan establece las siguientes actuaciones:

- Mejora de la funcionalidad del tramo de la A-4 Aeropuerto-Arroyo Espartales.
- Mejora de la funcionalidad del nudo SE-30 con la A-4 (Variante de Bellavista).
- Remodelación del enlace de la SE-30 con la A-49.
- Mejora del enlace de la A-49 con la A-8059, Bollullos de la Mitación-Umbrete.
- Nuevo acceso a la zona portuaria desde la SE-40.
- Tercer carril en la A-49 hasta Benacazón.

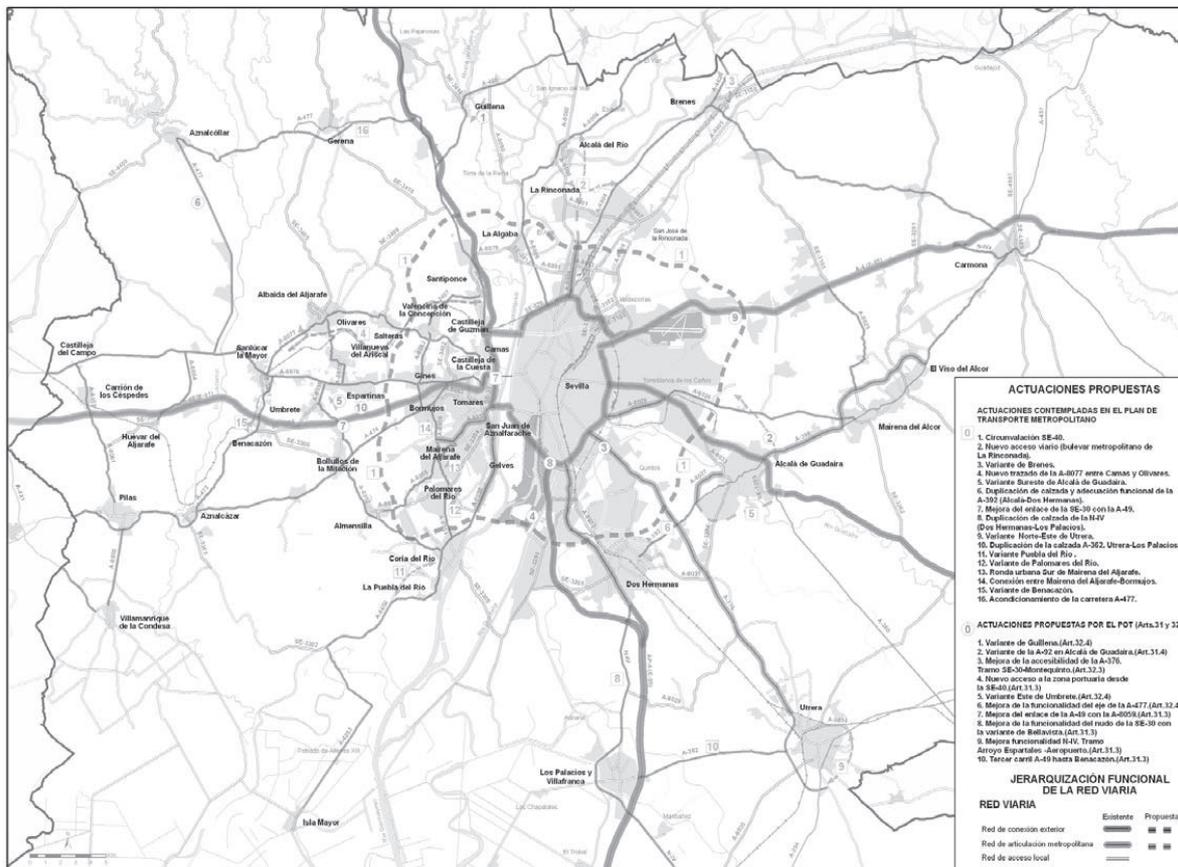
Además de estas actuaciones, el Plan propone al órgano sectorial competente que en el marco de la revisión de la planificación sectorial vigente, se valore la viabilidad de realizar una variante de la A-92 al norte del núcleo urbano y suelos industriales de Alcalá de Guadaíra, que permita la conexión del tráfico de largo recorrido desde la A-92 a la futura SE-40, evitando el tramo de la A-92 que da servicio tanto al núcleo urbano de Alcalá como a las zonas industriales de este municipio y que presenta niveles de saturación considerables en la actualidad.

b) La Red de Articulación Metropolitana

La Red de Articulación Metropolitana incluye las infraestructuras viarias que sostienen las relaciones internas en el ámbito de la aglomeración urbana, canalizando los flujos entre las áreas urbanas y productivas de los distintos sectores metropolitanos y de éstos con la ciudad central. Integran esta red los itinerarios recogidos en el Plano de Ordenación de Usos y Sistemas de Transportes, y detallados en la normativa, que articulan la Ribera y Bajo Guadalquivir, la comarca del Aljarafe en dirección norte-sur y/o este-oeste, el Corredor de la Plata y la Vega Norte del Guadalquivir, Los Alcores y la Campiña Sur.

Sobre la red de articulación metropolitana, en coherencia con la planificación sectorial vigente, se establecen en el Plan las siguientes actuaciones:

- Nuevos trazados: Acceso Norte a Sevilla a través del Pago de Enmedio (La Rinconada) y nuevo acceso al Aljarafe Norte (A-8077).
- Aumento de la capacidad: desdoble de la N-4 Dos Hermanas-Los Palacios; Duplicación de la calzada A-362, Utrera-Los Palacios; adecuación funcional de la A-392 (Alcalá-Dos Her-



manas); duplicación de calzada de la N-IV (Dos Hermanas-Los Palacios); conexión Mairena del Aljarafe-Bormujos.

- Variantes de población: sureste de Alcalá de Guadaíra; este de Alcalá del Río; Brenes; este de Utrera; oeste de Benacazón; sur de Mairena del Aljarafe; este de Palomares del Río, Puebla del Río.
- Mejora y/o acondicionamiento de la: A-376 (Tramo SE-30-Montequinto).

Además de estas actuaciones, el Plan propone al órgano sectorial competente que en el marco de la revisión de la planificación sectorial vigente, se valore la viabilidad de realizar las variantes de población de Guillena y Umbrete, de proceder a la ampliación de la capacidad de la variante de Puebla del Río proyectada, y de la mejora y/o acondicionamiento de la A-477 para favorecer la integración de este sector metropolitano y las Áreas productivas propuestas por el Plan.

Por último, el Plan propone la mejora y/o acondicionamiento de algunos itinerarios con el objeto de favorecer la accesibilidad y conexión de determinados núcleos periféricos del ámbito entre sí o con la red de alta capacidad metropolitana o de conexión exterior (Isla Mayor-Puebla del Río; Pilas-Carrión) y de mejorar redes existentes para favorecer la utilización de itinerarios alternativos en zonas con altos niveles de densidad de tráfico (A-398- A4/A-92).

c) La Red Local

Por último, la red de acceso local completa la malla viaria de los diferentes sectores metropolitanos, favoreciendo las relaciones y accesibilidad internas a los mismos. Integra esta red el Viario Complementario de titularidad autonómica, la Red Provincial y el viario secundario.

2.4 Proteger la funcionalidad de las infraestructuras del transporte

El viario de gran capacidad (autopistas, autovías y la vías de doble sentido de acceso a poblaciones), sus enlaces y variantes aportan gran accesibilidad al territorio en el que se insertan pero también generan tensiones en los espacios de su entorno; constituyen focos de atracción para la implantación de actuaciones residenciales y productivas que pueden incidir negativamente en su funcionalidad y condicionar la viabilidad de mejoras futuras en la red. Es por ello que el Plan considera a este viario como elemento clave en la ordenación del espacio metropolitano y, en coherencia con el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla, establece una Zona de Cautela al objeto de garantizar su funcionalidad y posibilitar la traza de plataformas reservadas para el transporte público, que o bien se encuentren ya programadas por la planificación sectorial o puedan proyectarse ante necesidades futuras.

de los 90, en la actualidad la tendencia se está invirtiendo y, además, como medio de transporte energéticamente eficiente está llamada a ostentar un importante papel en la movilidad no solo urbana sino también metropolitana. En este sentido el Plan, al objeto de mejorar las cotas de sostenibilidad del sistema de movilidad metropolitana y contribuir a la mejora de la accesibilidad, establece las siguientes estrategias:

- La incorporación de la red de vías ciclistas de alcance metropolitano establecida por el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla, con la que se conectan los núcleos de la aglomeración entre sí y con los puntos más significativos de atracción de este modo de transporte.
- El establecimiento de directrices al planeamiento para que las actuaciones sobre la ciudad consolidada y los nuevos crecimientos faciliten el desplazamiento peatonal y en bicicleta, a la vez que doten de continuidad urbana a la red ciclista metropolitana y posibiliten la intermodalidad de la bicicleta con los otros modos de transporte, preferentemente metro y ferrocarril .
- Establecimiento de recomendaciones a los órganos sectoriales competentes para que valoren la conveniencia de ampliar la red mediante adecuación del viario en las zonas de mayor concentración urbana.

Asimismo, la potenciación de este modo de transporte ha de estar acompañado de medidas de carácter local que han

de ser promovidas por la administración municipal: red de itinerarios urbanos para bicicleta, aparcamientos específicos en los principales puntos de generación/atracción de viajes e implantación de sistemas de puesta a disposición de los usuarios de bicicletas.

2.6 Integrar la propuesta de movilidad y transporte en el planeamiento urbanístico.

El Plan de Ordenación del Territorio adopta un conjunto de determinaciones sobre la ordenación de usos cuyo objetivo es reducir la movilidad obligada, y hacer viable el desarrollo, funcionamiento y rentabilidad de la red metropolitana de transporte público propuesta; en este sentido, establece directrices y recomendaciones al planeamiento para evitar la extensión de la urbanización indiscriminada e injustificada de nuevos suelos, la recualificación del espacio urbano existente ó la obligación de que los nuevos crecimientos se adapten a modelos urbanísticos compactos y garanticen la movilidad en transporte público y medios no motorizados. Igualmente, para la localización de las áreas productivas y dotacionales se deberán considerar sus necesidades de movilidad, procurando minimizar el número de viajes y las distancias de los desplazamientos. En los nuevos crecimientos urbanos que, en conjunto, superen las 1.000 viviendas se deberá prever su conexión mediante transporte público y medios no motorizados, dimensionando dicha conexión de acuerdo con la demanda previsible.



En este sentido, el planeamiento general y de desarrollo deberá incorporar un Estudio de Movilidad que contemple la dimensión de los desplazamientos municipales y metropolitanos, su reparto modal, las emisiones a la atmósfera, los motivos, los focos de generación y atracción, las redes de transporte público disponibles, las previsiones de movilidad generadas por los nuevos desarrollos, la detección de los posibles problemas de congestión y las medidas correctoras propuestas. Tales estudios de movilidad se harán extensivos a los proyectos de implantación de servicios y grandes centros de trabajo que supongan una fuerte atracción de viajes, con el fin de asegurar su accesibilidad mediante medios públicos.

Los Planes Generales de Ordenación Urbana deberán 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.

De igual modo, el planeamiento urbanístico deberá tener en cuenta para dimensionar, localizar y diseñar sus crecimientos, la Red y Nodos de Transporte Público de Interés Metropolitano recogidos en el Plan, dado que la movilidad generada en un municipio, así como la dirección de los flujos puede afectar directamente a los demás núcleos del ámbito de la aglomeración. Se deberá favorecer la concentración de los usos residenciales y se valorará la conveniencia de crear áreas de centralidad en el entorno de los Nodos principales y del conjunto de terminales de transporte, paradas e intercambiadores de las plataformas reservadas, siempre que se garantice la funcionalidad del sistema.

3. ESTABLECER UNA RED INTERCONECTADA DE ESPACIOS DE USO PÚBLICO PARA EL OCIO Y EL ESPARCIMIENTO DE LA POBLACIÓN

Desde las primeras propuestas de ordenación metropolitana se ha señalado el carácter estratégico de la dotación de una red de zonas verdes como instrumento de conexión intermunicipal. Esta red tiene además una gran capacidad de vertebración de espacios a escalas distintas a la metropolitana, al integrar espacios muy diversos que abarcan desde los espacios naturales protegidos hasta los parques urbanos. Sus usos, básicamente ligados al ocio, no son incompatibles con la localización de equipamientos deportivos, culturales o educativos. En todo caso, el planeamiento municipal debe asegurar su preservación incluyendo la red de zonas verdes en los sistemas generales y facilitando que puedan funcionar como una red integrada.

Las determinaciones del Plan se orientarán según los siguientes objetivos específicos:

3.1 *Configurar una red interconectada de Parques Metropolitanos*

El Plan parte de una concepción amplia sobre el espacio libre, entendido como la malla continua que sirve de soporte

físico al sistema territorial metropolitano, dentro de la cual los espacios libres de uso público son un subsistema definido por su funcionalidad recreativa.

A estos efectos, el planeamiento general debe favorecer la localización de los parques urbanos incluidos en los sistemas generales de cada municipio con criterios de complementariedad respecto a la red de espacios libres metropolitanos, a fin de que puedan articularse como una red interconectada.

A nivel estrictamente metropolitano, se señalan aquellos espacios que, por su tamaño y posición, han de servir como zonas verdes de uso intermunicipal y que como tales deben tener una gestión, diferenciada de los parques propiamente urbanos, liderada por los órganos o administraciones competentes en función de su naturaleza y titularidad.

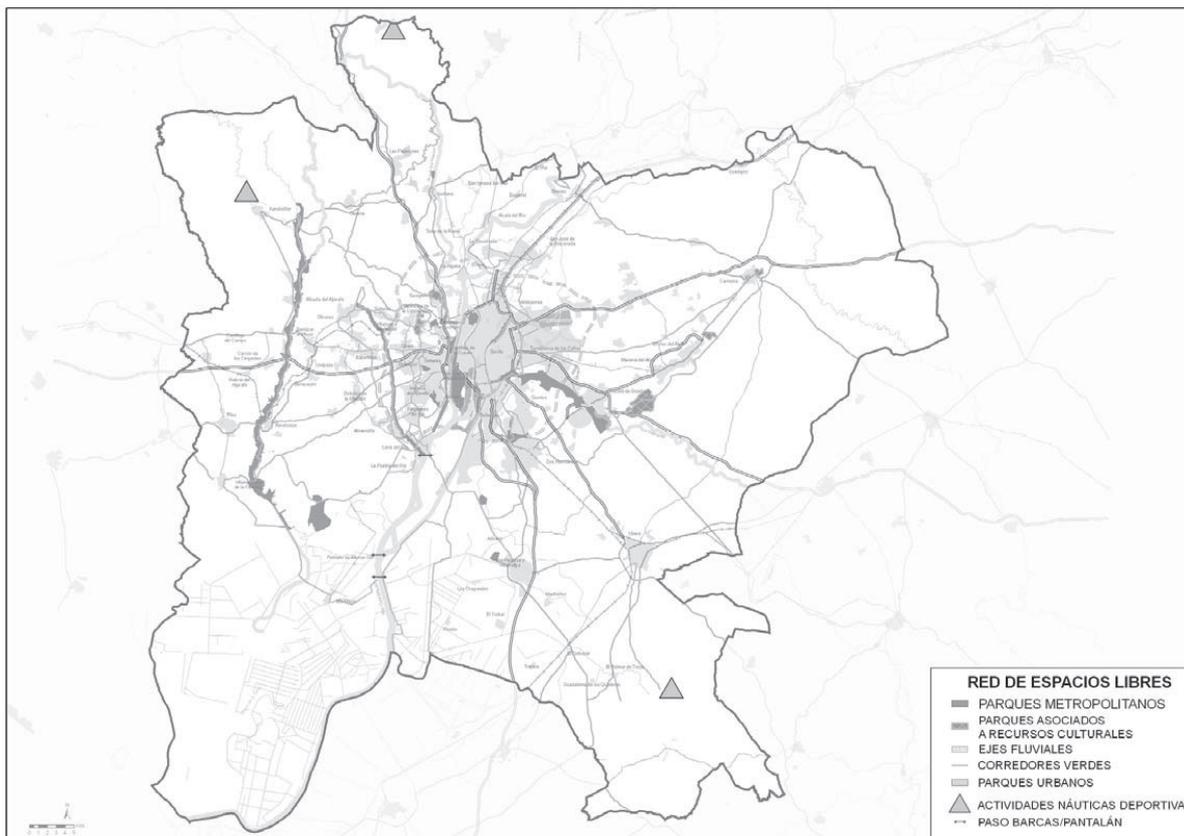
Esta Red incluye una amplia gama de espacios:

- Espacios incluidos en la Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía (Corredor del Guadiamar, Dehesa de Abajo, Cañada de los Pájaros, La Corchuela, El Gergal, Hacienda del Porzuna), que cumplen con esta funcionalidad para el uso público en coherencia y desarrollo con la legislación y planificación sectorial.
- Espacios creados o a crear ex novo para el uso público (El Alamillo, Parque Central del Aljarafe).
- Espacios apoyados en recursos naturales o territoriales existentes (La Dehesa, Los Pinares de Puebla del Río y Aznalcázar, y Cerros de Camas y Castilleja de Guzmán). En el caso de los Pinares de Puebla del Río y Aznalcázar, al formar parte de la Red Natura 2000, las actuaciones a implementar se acogerán a la regulación establecida por la administración competente.
- Espacios vinculados a la red de drenaje (dominio público, servidumbres y zonas cautelares ante el riesgo de inundación), cuya propuesta de ordenación deberá tener en cuenta las determinaciones de la legislación en materia de Aguas y de Costas (Charco de la Pava, Tablada, El Majuelo, Riopudio, Culebras, Porzuna, Guadaira).

3.2 *Incorporar el patrimonio histórico dentro de la red de espacios de uso público*

La puesta en valor del patrimonio histórico implica la inclusión de los principales bienes con valores patrimoniales dentro de la red de espacios de uso público. A este nivel, las experiencias de la ciudad romana de Itálica y de la necrópolis de Carmona marcan la pauta sobre el procedimiento para compatibilizar la conservación del patrimonio con su puesta en valor en calidad de espacios para el uso público.

En el área de Sevilla hay dos zonas, en el Aljarafe nororiental y en el sur de los Alcores, donde la concentración y riqueza de restos históricos hace deseable la adecuación de determinados espacios para el uso público, una vez que la administración competente considere la conveniencia de su puesta



en valor por estar adaptados al uso público. Estas zonas son las siguientes:

- Parque asociado a recursos culturales del Aljarafe: Itálica - Monasterio de San Isidoro - Dólmenes de Valencina - El Carambolo.
- Parque asociado a recursos culturales de Los Alcores: Carmona - Alcaudete - El Gandul - Bencarrón - Marchenilla - Molinos del Guadaira.

3.3 Diseñar una Red de Corredores Verdes que asegure la conexión no motorizada entre los espacios de la Red de Espacios Libres

La red de corredores verdes se plantea con la finalidad de favorecer el reconocimiento y puesta en valor para su uso recreativo de las zonas más destacadas de la aglomeración urbana en razón a sus valores paisajísticos y estructurantes (ribera del río Guadalquivir y las cornisas del Aljarafe y Los Alcores), así como permitir la percepción y disfrute del conjunto del territorio a través de un denso mallado de corredores que posibilitan la percepción del territorio y sus paisajes y el disfrute para el uso público de estos elementos lineales y de los espacios públicos a los que sirven como vía de acceso y conexión.

Esta nueva red tiene como finalidad unir los cascos urbanos y los principales espacios de uso público a través de un via-

rio blando que permite a ciclistas y paseantes no tener que atravesar ni discurrir por vías destinadas a tráfico rodado. Estos viarios se apoyan tanto en antiguos trazados de ferrocarril, como en vías pecuarias, caminos públicos y/o franjas de servidumbre de los cauces fluviales.

3.4 Conformar una Red de Ejes fluviales y espacios vinculados al agua como elementos vertebradores del territorio

La red de drenaje tiene un singular papel en la formación del espacio metropolitano y como tal se le reconoce al incluirla en el Sistema de Protección territorial del Plan. Además de su valor ambiental y ecológico, la red de drenaje supone un recurso imprescindible dentro del sistema de articulación para la constitución de la Red de Espacios Libres.

Especial importancia en relación a la constitución de la Red de Espacios Libres tienen cinco cauces de la aglomeración urbana, para los que el Plan prevé programas de recuperación y fomento del uso público, y establece que la zona de policía del dominio público hidráulico se preserve de la urbanización, conjugando su papel como corredores verdes con la salvaguarda adicional frente a los riesgos de inundación. Estos cauces son:

- El cauce vivo del Guadalquivir como eje central del área es objeto de un programa específico de intervención con la doble finalidad de contribuir a la regeneración ambiental de sus márgenes y fomentar el uso público.

- Los ríos Guadaira y Riopudío, como elementos separadores de la conurbación de sus respectivos sectores metropolitanos, han de ser objetos de proyectos de restauración en los cuales se contemplen las necesarias actuaciones de acondicionamiento del cauce y fomento del uso público.
- Por su parte el río Guadiamar, objeto de un programa de restauración y adecuación para el uso público tras el accidente del vertido tóxico, se erige en elemento estructurador del sector más occidental de la aglomeración urbana.
- Por último, el río Rivera de Huelva, presenta interesantes posibilidades para un aprovechamiento recreativo, apoyado en la lámina de agua y en una de las mejores formaciones de ribera de la aglomeración urbana.

A estos cauces se les unen los embalses del río Agrio, de Cala y de Torre del Águila, en los que la administración competente establece como uso compatible el náutico-recreativo. En las márgenes de estos embalses el Plan propone la instalación de áreas para actividades náuticas y recreativas, vinculadas al contacto y disfrute de la lámina de agua y la naturaleza, previo informe del órgano responsable de la gestión de los mismos.

Por último, con el doble objetivo de, favorecer el reconocimiento del río Guadalquivir y su uso por parte de la población y de conectar ambas márgenes, el Plan prevé un amplio programa de intervención que engloba tanto la regeneración ambiental de las márgenes y recuperación del brazo de Los Jerónimos, como el fomento del uso público y la instalación de pasos de barcas para el tránsito recreativo y de la población local.

3.5 Definir un sistema compartido por las distintas administraciones competentes para la planificación y gestión de la Red de Espacios Libres

Al igual que en otros ámbitos de gestión en los que se ha unificado a escala metropolitana la administración de tales servicios mediante la constitución de órganos supramunicipales, la efectiva constitución de una Red de Espacios Libres metropolitana requiere la creación de un órgano específico que se encargue de las labores de planificación, gestión y mantenimiento de esta red de espacios de uso público. Independientemente de la forma jurídica de tal organismo, en él deben participar las distintas administraciones con competencias en la materia (administración autónoma y administraciones locales).

4. COMPATIBILIZAR LOS USOS EN EL TERRITORIO Y POTENCIAR LA DIVERSIDAD ECONÓMICA Y PRODUCTIVA

El fenómeno de conurbación, unido al intenso proceso de crecimiento urbano de los núcleos del ámbito de la aglomeración y la disociación de usos que ha caracterizado los procesos de urbanización en las dos últimas décadas conlleva una distorsión del orden territorial y la insostenibilidad del modelo urbano. Es por ello que el Plan a través de sus determinaciones y directrices al planeamiento municipal y

sectorial plantea una reorientación del modelo hacia una ciudad multifuncional, equilibrada y sostenible.

4.1 El dimensionamiento de los nuevos suelos residenciales debe adaptarse a las necesidades reales, atendiendo, con carácter prioritario, a la creación de nuevos hogares.

Este objetivo se desarrollará a través de las siguientes líneas de actuación:

a) Favorecer el acceso a la vivienda mediante una política de escala metropolitana

Dado que en el área existe una importante demanda de vivienda para primera residencia que no encuentra en el mercado unas condiciones que posibiliten su acceso, especialmente en colectivos como los de jóvenes, mayores, personas con discapacidad, familias monoparentales, los procedentes de situaciones de ruptura de unidades familiares, víctimas de la violencia de género, emigrantes retornados, ciudadanos con altos niveles de exclusión o marginación social y población inmigrante, se hace necesario un impulso a una política pública que facilite el referido acceso a la vivienda para todos aquellos sectores sociales expulsados del mercado de vivienda libre. A esto efectos, se considera que la prioridad fundamental del planeamiento urbanístico es asegurar que la población pueda acceder a la vivienda.

Por esto el Plan se fija como objetivo fomentar la oferta de viviendas a un precio asequible o con algún régimen de protección pública y apoya la instrumentación de esta política a través del Consorcio Metropolitano de Vivienda. Este Consorcio, como órgano de gestión deberá servir para establecer una puesta en común en la búsqueda de soluciones al problema residencial, dando una respuesta ágil e inmediata a la demanda de vivienda a partir de las ofertas existentes en el mercado y de la disponibilidad de suelos públicos, con una especial atención a los criterios de selección existentes en cada municipio y un sistema transparente de adjudicación tanto en el ámbito municipal como supramunicipal. El Consorcio ejercerá funciones de programación y gestión de grandes operaciones destinadas a ofertar vivienda protegida, identificando aquellos suelos idóneos para este fin. A estos efectos, tales intervenciones se podrán tramitar de conformidad con el artículo 73 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía.

Como medidas propias del Plan, se apuesta por una oferta de suelo que atienda a las necesidades de primera vivienda y los mercados más desequilibrados, incrementando la accesibilidad de los vecinos a la primera vivienda y desincentivando las operaciones destinadas a la segunda residencia o a la inversión. Además se refuerza la asignación del mínimo del 30% del suelo urbanizable para vivienda protegida, evitando la segregación espacial al obligar a que estas viviendas se intercalen entre las de renta libre. Se opta, pues, por actuaciones estratégicas integradas y gestionadas de forma concertada en materia de vivienda y suelo, vinculadas además a la formación de patrimonios municipales y autonómicos de suelo. Estas operaciones atenderán con carácter prioritario a la demanda de vivienda a precio asequible; conforme al artículo 9.C) de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre.

b) Establecer las medidas que favorezcan un crecimiento dimensionado en función de las necesidades reales de la población.

Las estimaciones de necesidades de viviendas por el planeamiento general adolecen en general de una falta de encuadre metropolitano, cuando no se aborda en ciertos casos en términos de competencia intermunicipal por atraer las inversiones inmobiliarias y los usos y actividades metropolitanas de mayor interés; lo que está llevando a algunos municipios a sobredimensionar su oferta de suelo. Frente a esta tendencia, y en coherencia con la formativa urbanística y territorial vigente, el Plan establece medidas en relación a que los crecimientos se dimensionen en función de parámetros objetivos, contrastados, realistas y adaptados a la trayectoria real así como a la evolución seguida por la población, la vivienda y el suelo en la última década.

El crecimiento del parque de viviendas ha sido en los últimos años significativamente superior al incremento en el número de hogares, a pesar de lo cual se ha producido una expulsión de la población desde la ciudad central hacia la primera corona, debido a la reducida oferta en la ciudad central y a los menores precios de la vivienda en esta zona. Esto obliga a replantear la dimensión de los crecimientos urbanos en función de las necesidades reales de primera residencia, tanto en términos de cantidad como de tamaños y costes. A estos efectos, el Plan prima los desarrollos residenciales dirigidos

a promover viviendas a precio asequible y con alto nivel de ocupación, calculados conforme a la dinámica municipal de creación de nuevos hogares y adaptados a sus condiciones económicas y demográficas.

El incremento del parque de viviendas vacías, como consecuencia de un sobredimensionamiento de la oferta y de la consideración de la vivienda como objeto de inversión, hace conveniente reforzar las políticas de puesta en el mercado del patrimonio residencial infrautilizado, adoptando estrategias concretas sobre la vivienda vacía basadas en la requalificación de la ciudad existente y el aprovechamiento del suelo y el parque edificatorio infrautilizados. Todo ello desde el criterio de priorizar el uso de los bienes disponibles con preferencia a su abandono y sustitución. Este incremento de los niveles de ocupación tendría además consecuencias beneficiosas en los niveles de precios, contribuiría a la revitalización de los cascos históricos y reduciría el consumo de suelo.

4.2 Identificar suelos para uso residencial de significación metropolitana

El Plan identifica, como Áreas de Oportunidad metropolitana de carácter residencial (veintidós) unos suelos destinados a satisfacer la demanda supramunicipal de viviendas. Estas Áreas, según se recoge en la normativa y en las fichas correspondientes incluidas en el Anexo a la misma, deberán



tener como destino mayoritario vivienda protegida e independientemente de sus dimensiones y capacidad:

- Contribuyen al reequilibrio territorial de la oferta de vivienda protegida en la aglomeración.
- Presentan buena accesibilidad desde la red metropolitana y el transporte público, al localizarse preferentemente en nodos o líneas del sistema de transporte público establecido en el Plan.
- Posibilitan infraestructuras generales urbanas determinantes para la estructura de determinados municipios y con incidencia en la estructuración y articulación de un determinado sector de la aglomeración urbana.
- Se justifican en las demandas futuras relacionadas al desarrollo de nuevos suelos productivos a los cuales se vinculan.

Estas Áreas serán delimitadas por el planeamiento general de acuerdo con las directrices y condicionantes establecidos en la normativa y el Anexo correspondiente, con el objeto de conseguir espacios cualificados que contribuyan a la conformación de un espacio urbano metropolitano compacto y diverso, en el que los espacios de residencia y actividad se complementen y se ordenen de acuerdo a criterios de accesibilidad y de la sostenibilidad global del sistema metropolitano.

4.3 Favorecer la diversificación productiva de la aglomeración urbana y de los distintos sectores metropolitanos

La aglomeración urbana de Sevilla se configura cada día más como un importante centro regional en lo económico, financiero, decisional, de concentración comercial y de servicios especializados, así como un importante nodo logístico. Además, destaca por su importancia en la concentración industrial y en los procesos de investigación y las nuevas tecnologías. Esta estructura económica ofrece una buena base para la modernización de la economía metropolitana, basándola en la generación de conocimiento, en la investigación, innovación y formación especializada, en el mantenimiento y la atracción de personal cualificado, en el fomento del espíritu empresarial y en el desarrollo de actividades de alto valor añadido.

El desarrollo de la economía sevillana pasa, por tanto, por disponer de una masa crítica de servicios avanzados y financieros con proyección internacional, que le permita convertirse en centro neurálgico de actividades económicas y en centro decisional de organismos con relevancia internacional. Para alcanzar este objetivo, la ordenación territorial debe aportar un entorno de calidad ambiental y ofrecer los suelos necesarios para la implantación de estas actividades ligadas a la nueva economía.

Las determinaciones del Plan en materia de suelos productivos y áreas de oportunidad se orientan según las siguientes líneas de actuación:

a) Mantener la capacidad productiva del espacio agrícola

La acelerada ocupación urbana que está conociendo el área de Sevilla provoca un sellado de suelos agrícolas de altos niveles de calidad agrológica. La ocupación de este suelo a causa del crecimiento urbano supone la dilapidación irreversible de un rico patrimonio natural, lo que además resta al territorio del área uno de sus más valiosos capitales productivos. La valía de este capital a largo plazo está por encima de la rentabilidad que, a corto plazo, pueda producir su cambio de uso.

El Plan propone que los suelos con alta capacidad agrológica, y en especial los de regadío, se preserven de los procesos de urbanización como medio para mantener la gran riqueza agrológica, sobre la que se sustenta su tradicional productividad en términos económicos. En la Vega del Guadalquivir y en las marismas, ámbitos que han sido objeto de costosas actuaciones de transformación agraria, el Plan cautela los usos admisibles, en relación además con su carácter inundable.

Otras zonas de cultivo de secano juegan un papel relevante para la economía pero esencial para el mantenimiento del paisaje y estructuras metropolitanas aportando una necesaria diversidad formal, contrapuesta a la especialización funcional. En especial, los olivares del Aljarafe y Los Alcores constituyen un capital cultural y natural de indudable valor, no sólo para la calidad paisajística del área, sino también por el acervo cultural que encierra la explotación olivarera tradicional. El valor natural de estas explotaciones se encuentra fuera de toda duda ya que conforman las más importantes masas arbóreas de la aglomeración, funcionando como sumideros de CO₂. El Plan impide su destrucción indiscriminada, especialmente en áreas de alto valor paisajístico como las cuencas visuales del Aljarafe, con una ocupación sólo posible mediante las cautelas contenidas en las determinaciones relativas a los nuevos crecimientos urbanos.

b) Diseñar una estrategia metropolitana de dotación de suelos para actividades productivas, atendiendo a la singularidad de los distintos sectores metropolitanos.

En lo relacionado con los suelos industriales y comerciales, se aprecia una ausencia de estrategia integradora de las iniciativas, que han ido surgiendo a menudo relacionadas con visiones estrictamente locales y para dar solución a demandas singulares de ciertas localidades. Este hecho ha tenido consecuencias en dos planos diferenciados, aunque relacionados. Por un lado, existen municipios que carecen de suelos suficientes para el alojamiento de actividad productiva, ahondando así en su carácter como ciudad dormitorio.

Por otro lado, muchos de estos municipios han calificado suelo productivo de similares características, lo que ha estimulado que se produzcan fenómenos de competencia entre municipios cercanos por la atracción de actividades. La competencia en este campo redundará en una falta de eficiencia en la dotación de recursos, lo que provoca efectos negativos que repercuten en la totalidad del área.

El Plan apuesta por sustituir esta estrategia de competencia por otra de cooperación interinstitucional. Para ello se señalan los suelos que pueden acoger actividades productivas de interés metropolitano, diseñando con visión supralocal una estrategia conjunta para estos suelos. Estos suelos han de considerarse estratégicos para la implantación de actividades productivas innovadoras, que tengan un alto valor añadido y aporten elementos de innovación al tejido productivo metropolitano.

En coherencia, el planeamiento urbanístico tendrá en cuenta el contexto de la economía metropolitana y de los sistemas productivos locales presentes, a la hora de justificar las dimensiones y cualificación de los suelos destinados a actividades productivas.

Los grandes equipamientos de alcance supramunicipal como hospitales, universidades, etc. deben servir igualmente como motores económicos que contribuyan a la creación de tejido empresarial complementario. Por ello el planeamiento general favorecerá la localización de suelos destinados a espacios productivos ligados a dichos grandes equipamientos, contiguos o próximos a ellos.

La actual concentración del empleo industrial en el sector sureste del área y de los servicios especializados en la ciudad central, o más bien en su casco histórico, plantea problemas de congestión, contaminación y excesiva movilidad, solo superables si la actividad económica se distribuye por la primera corona del mismo modo que lo ha hecho la población.

Por esto, el Plan opta por una estrategia de identificación de suelos destinados a usos productivos, tanto ligados a los sectores ya clasificados por el planeamiento general como vinculados a nuevas áreas de oportunidad de escala metropolitana. Estos suelos deben localizarse en proximidad a los nuevos desarrollos residenciales, y viceversa, para evitar la especialización funcional de las 'ciudades-dormitorio' y reducir la movilidad obligada.

c) Introducir criterios de diversidad y de creación de proximidad en los usos del suelo.

Además de dotar a la aglomeración urbana de suficientes espacios productivos, el Plan atiende también a los criterios urbanísticos de diversidad funcional del tejido urbano y creación de proximidad, al objeto de disminuir las necesidades de movilidad a los ciudadanos que accedan a estas zonas productivas. Al objeto de producir cercanía, se evita la ubicación de suelos industriales en núcleos aislados y desconectados físicamente de los cascos urbanos, a no ser que estos suelos estén destinados a acoger actividades que, por su naturaleza, sean incompatibles con la cercanía de la población.

En todo caso, se determina que los desarrollos de suelos productivos se doten de todas las infraestructuras y servicios correspondientes, incluido el de transporte público de viajeros. En este sentido, el planeamiento de desarrollo y los

proyectos de implantación de grandes empresas deberán incorporar estudios de movilidad que aseguren la disponibilidad de servicios de transporte público.

Como medida complementaria, se opta por la intercalación de usos comerciales y de servicios entre las tramas residenciales, evitando la especialización por zonas, mediante un régimen más abierto de usos complementarios y compatibles en los sectores residenciales.

Las nuevas formas del espacio comercial, particularmente aquellas que tienen que ver con la progresiva implantación de grandes superficies comerciales, tienen cada vez mayor repercusión sobre los modelos de ciudad, afectando a múltiples aspectos de la organización urbana y en particular a la generación de flujos de transporte. Del mismo modo, tienen una gran incidencia en el mantenimiento de las formas de comercio tradicional, que constituyen un elemento básico de la identidad urbana y social de las ciudades históricas. Este fenómeno es especialmente intenso en el área, donde han proliferado más que en otras zonas este tipo de instalaciones.

El Plan parte de la constatación de la abundante oferta de grandes superficies comerciales en la aglomeración urbana, por lo que se apuesta por su reorientación hacia implantaciones de menor tamaño que permitan una mejor integración en las tramas urbanas de la ciudad existente, sin necesidad de generar nuevas centralidades en posiciones desvinculadas de la red actual de asentamientos asegurándose, en su caso, la disponibilidad de servicios de transporte público con capacidad suficiente para disminuir la movilidad inducida por la actividad.

Para regular la implantación de grandes superficies comerciales el Plan traslada al planeamiento urbanístico la necesidad de justificar la localización de los suelos dedicados a estos usos, de acuerdo con los criterios de la legislación y la planificación comercial. Dicha localización debe valorar principalmente su impacto sobre el modelo de ciudad, el medio ambiente, la ordenación de la movilidad, la capacidad de carga de las infraestructuras y servicios de transporte, la integración urbana y paisajística y el mantenimiento de las formas de comercio tradicional presentes en la ciudad. En todo caso, las grandes superficies comerciales deben implantarse en el marco del Plan de Orientación Comercial de Andalucía y de la legislación sectorial vigente.

El planeamiento urbanístico ha de considerar igualmente la regulación espacial del pequeño y mediano comercio en las áreas urbanas, favoreciendo su desarrollo como elemento básico del modelo de ciudad funcional y económicamente diversificada. En el caso de los centros históricos, el planeamiento recogerá entre sus determinaciones las condiciones específicas mediante las que se regule la implantación de las actividades comerciales con el objetivo de favorecer la formación de zonas comerciales abiertas y preservar los valores paisajísticos de la escena urbana, en aplicación de la Directriz 52 del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.

4.4 Identificar suelos estratégicos para usos productivos de relevancia metropolitana.

Este objetivo se desarrollará a través de las siguientes líneas de actuación:

a) Identificar áreas para usos productivos de relevancia metropolitana que reequilibren un territorio muy centralizado

Junto a los suelos productivos ya previstos en el planeamiento, el Plan prevé el establecimiento de una serie de suelos destinados a la implantación de usos y actividades de interés metropolitano. Estas zonas se dedicarán a operaciones de gran tamaño y altos niveles de calidad ambiental, atendiendo a una demanda de espacios cualificados no suficientemente atendida.

Estas áreas deben servir además para reequilibrar el territorio de la aglomeración, introduciendo usos diversos en un espacio excesivamente especializado en algunas zonas. Para paliar esa especialización, el Plan opta por identificar en cada sector metropolitano los usos de los que carece, para potenciar la implantación de dichas actividades en las áreas propuestas.

Las áreas de oportunidad deben aportar, además de diversificación funcional, nuevos focos de centralidad. Especialmente en la primera corona es preciso dotar al territorio de polos de referencia que estructuren un espacio poco singularizado,

contribuyendo al mismo tiempo a desconcentrar la saturada ciudad central.

Estos suelos se ubican en relación con la nueva red de transporte, si bien procurando no saturar las redes en sus puntos más sensibles, como son los nudos de carreteras y los intercambiadores. En todo caso, esta alta accesibilidad obligará en el proceso de planificación a realizar estudios específicos de movilidad, siguiendo las directrices establecidas en el Plan de Transporte Metropolitano del área de Sevilla.

Dado que estos suelos se localizan, dimensionan y ordenan para servir demandas de escala metropolitana que exceden de las necesidades propias de los municipios donde se sitúan, su clasificación por el planeamiento urbanístico no contabilizará a los efectos de los límites al crecimiento establecidos por el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.

El Plan establece cuatro tipos de Áreas de Oportunidad metropolitana productivas que se listan en la normativa:

- Áreas de carácter tecnológico (ocho) destinadas preferentemente a la implantación de actividades relacionadas con la investigación y desarrollo en sectores estratégicos.
- Áreas de carácter logístico (cinco) destinadas preferentemente a la implantación de actividades relacionadas con el tráfico de mercancías y los servicios asociados.



- Áreas de carácter empresarial (veinticinco) destinadas a la implantación de actividades industriales y los servicios vinculados al desarrollo y funcionalidad de las mismas.
- Áreas de carácter terciario (nueve) destinadas a la implantación de actividades comerciales, de ocio y turísticas y a la prestación de servicios metropolitanos.

b) *Asignar a las áreas de oportunidad usos estratégicos e innovadores, y altos niveles dotacionales.*

La nueva economía ligada a la sociedad del conocimiento hace aparecer nuevas demandas en los sectores innovadores, a menudo ligados a tecnologías avanzadas, que buscan su implantación en áreas metropolitanas con un cierto tamaño y alta calidad urbana. El área de Sevilla ofrece ventajas competitivas en estos aspectos, como demuestran los parques tecnológicos e industriales aquí localizados.

Potenciar esta dinámica de fomento de actividades productivas innovadoras forma parte de las estrategias del Plan, para lo cual apuesta por la delimitación de áreas que sirvan a demandas muy cualificadas. Las áreas de oportunidad conforman una serie de suelos para la implantación de usos que requieren grandes superficies, en los cuales su planificación y gestión unitaria sea condición para su viabilidad.

Para ello el Plan propugna la coordinación de las iniciativas en esta materia, en orden a constituir una oferta integrada de suelo para toda la aglomeración urbana. Así, por ejemplo, se propone la definición y diseño de los denominados parques logísticos bien como polígonos para actividades del transporte y distribución de mercancías o como centros de servicio al transporte; o, en lo que se refiere a los Parques Tecnológicos actualmente previstos, una clara definición de actividades y funciones de cada uno de ellos, no competitivas sino complementarias entre sí.

La identificación y delimitación de áreas de oportunidad no puede responder tan solo a la necesidad de ofertar suelo para actividades estratégicas, sino que deben destacarse, para ensayar nuevos modelos urbanos acordes con un desarrollo metropolitano ordenado y sostenible.

La ordenación pormenorizada de estas áreas tenderá a asignarles unos altos niveles de servicios y dotaciones, actuando como experiencias demostrativas del modelo de ciudad compacta y diversa. Para ello es necesario que el diseño urbano cualifique las tramas, la textura de usos, la diversidad morfológica y los valores paisajísticos. Esto supone que el planeamiento de desarrollo ha de garantizar las infraestructuras y servicios necesarios para eliminar los factores de contaminación, favorecer la utilización de energías renovables, fomentar la peatonalización y ofrecer un transporte público eficiente. Los niveles de dotaciones locales se situarán, en todo caso, en los límites superiores establecidos en la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía.

5. PROTEGER Y MEJORAR LOS ESPACIOS DE VALOR AMBIENTAL, PAISAJÍSTICO O CULTURAL Y REDUCIR LA INCIDENCIA DE LOS RIESGOS

El proceso de crecimiento metropolitano no siempre ha entendido los factores del medio físico como recursos en sí mismos, sino que a menudo los ha considerado meros soportes de las actividades urbanas. El resultado ha sido la pérdida de funcionalidad biofísica de grandes partes del territorio metropolitano, una constante amenaza de riesgos "naturales", un elevado coste de las infraestructuras y la inadecuada localización de algunas implantaciones. En numerosas ocasiones el crecimiento de los usos urbanos y las infraestructuras ha ocupado zonas que cumplían una función hidrológica, agraria o naturalística y que, como consecuencia, ha mermado la variedad de usos en el área y ha provocado situaciones de riesgo. El área también sufre importantes pérdidas de suelo asociadas a la erosión en las laderas de los escarpes que carecen de cubierta vegetal, provocando fenómenos de deslizamientos y aterramientos de los cauces. La cubierta forestal es muy escasa y en su mayor parte producto de reforestaciones situadas en posiciones alejadas de los núcleos urbanos, lo cual reduce su capacidad de regulación térmica y su posible uso como zonas verdes urbanas. Igualmente, el área carece de ejes de conexión ecológica entre los distintos elementos del territorio y entre los espacios naturales por el inadecuado tratamiento de la red de caminos rurales y vías pecuarias y por la ocupación urbana, que ha contribuido a aislar algunos sectores con valores ambientales.

En cambio se cuenta con una serie de factores positivos que ofrecen potencialidades sobre las que basar una ordenación territorial que preserve un paisaje con variedad de usos. Entre estos recursos destaca el eje del río Guadalquivir, que constituye el principal elemento estructurante del territorio metropolitano y con grandes posibilidades no aprovechadas de uso público; así como su llanura de inundación, que ha actuado como barrera natural impidiendo la conurbación y el crecimiento del uso residencial en mancha de aceite. En segundo lugar, en cuanto a relevancia ambiental, aparecen los escarpes del Aljarafe y los Alcores, que constituyen un recurso paisajístico de primer orden y en su mayor parte preservado de la urbanización. Los suelos con uso agrario, y en especial el olivar, conforman un espacio de alto valor paisajístico para mantener un territorio diversificado; además del propio valor agrológico de los suelos de la vega, que asientan una agricultura de regadío capaz de competir en términos de rentabilidad económica a largo plazo con los usos urbanos. Entre los recursos a potenciar e integrar hay que considerar también un rico patrimonio histórico susceptible de ponerse en valor para el uso ciudadano y como recurso económico ligado a su explotación turística. Por último, hay que constatar la probada funcionalidad metropolitana de los contados parques de gran tamaño existentes, como prueba de la existencia de una demanda suficiente e insatisfecha de zonas verdes metropolitanas.

El sistema de espacio libre de la aglomeración urbana de Sevilla, entendido en su globalidad, es decir, como espacio libre de ocupación urbana, parte de una concepción positiva

y no residual de este elemento estructural. No es por tanto el resultado de lo que resta en el territorio una vez planificados los crecimientos urbanísticos y los grandes sistemas infraestructurales, sino que se plantea a partir de los propios recursos y potencialidades que ofrece el territorio metropolitano.

Para identificar y ordenar dichos recursos y potencialidades se acude a principios básicos del funcionamiento natural del territorio, tal como lo plantea la ecología del paisaje, distinguiendo tres diferentes tipos de elementos básicos:

- La matriz del territorio, constituida por los grandes usos bioproductivos del suelo, que en la aglomeración urbana son los espacios agrarios y en menor medida forestal. Tienen diferente valor ambiental y en función de él se establecen niveles de tratamiento específicos para cada componente de la matriz.
- Las teselas, que son los espacios insertos en esa matriz con mayor valor ecológico y naturalístico, sean de origen natural o antrópico, en donde en función de dichos valores se plantean fundamentalmente diferentes regímenes de protección y uso público.
- Los corredores, los elementos que interconectan físicamente los anteriores para constituir auténticos sistemas de integración natural, ecológica y de uso del espacio libre metropolitano. Estos elementos están constituidos fundamentalmente por la red fluvial y el sistema de corredores asociados al dominio público viario.

Las determinaciones del Plan en materia de espacio libre de la ocupación urbana se orientan según los siguientes objetivos específicos:

5.1 *Configurar el sistema de protección territorial como matriz natural del área a preservar de la urbanización.*

El diseño de una ciudad metropolitana requiere la previsión de una red de espacios libres de la urbanización, que se integre como un todo unificado y aporte los niveles de calidad ambiental que hoy demanda la ciudadanía. Por tanto, en este espacio se debe considerar al mismo nivel las necesidades residenciales o productivas, y las paisajísticas y ambientales, procurando la consecución de un paisaje urbano de calidad. Habitualmente este objetivo se instrumenta mediante la técnica urbanística de intercalar entre la trama urbana las "zonas verdes", haciendo del suelo urbano un contenedor de espacios verdes.

El Plan parte de un giro conceptual en la consideración del sistema de protección y de su génesis como elemento constituyente del sistema urbano-territorial en un ámbito metropolitano. Ese cambio conceptual hunde sus raíces en criterios ecológicos y de funcionamiento del territorio, inducidos por el cambio de escala. El paso de la escala urbana a la metropolitana no permite ya abordar al sistema de espacios libres como elementos verdes sustentados por la matriz urbana. Por el contrario, el espacio urbano es acogido por un medio físico o matriz natural subyacente que lo contiene y le da cobijo.

En este sentido, el sistema de protección es uno y sus componentes deben constituir una red interconectada. Tales conexiones dejan de tener sentido como meros corredores, para convertirse también en espacios de suficiente entidad como para poder preservar los flujos y relaciones ecológicas, garantizando una buena calidad paisajística. Se trata, pues, de superar el concepto de conexión "ecológica", que suele suscribirse a espacios de reducido tamaño en términos territoriales, que aseguran la posibilidad del uso público común de los espacios, pero no son suficiente para garantizar las otras funciones ambientales demandadas por la gran ciudad metropolitana. Como consecuencia, no es el sistema natural al que hay que dotar de continuidad mediante conexiones libres de urbanización, sino que es el medio urbanizado el que debe ser necesariamente discontinuo.

Para hacer efectiva la inclusión en el planeamiento de estos bienes patrimoniales, se incorporará al sistema de información del órgano competente en materia de ordenación del territorio tanto de los espacios y bienes protegidos por sus valores culturales, como de aquellos de carácter natural o paisajístico. Este sistema de información contendrá las bases de datos y coberturas cartográficas que permitan una identificación y localización precisas de los bienes a proteger.

El carácter unitario del sistema de protección del Plan es compatible con el establecimiento de categorías de protección en función del carácter y valores específicos de los espacios y bienes a proteger. En todo caso, estas categorías actúan de forma superpuesta, pudiendo un mismo territorio estar afectado por varias categorías si en él concurren valores de distinto tipo. Por ello la normativa de protección no se refiere tanto a los lugares como a los valores que han de ser preservados, pudiendo tales valores aparecer aislados en un cierto espacio o compartidos por un lugar.

5.2 *Contribuir a la protección y puesta en valor de las zonas y bienes de protección ambiental.*

Este objetivo se desarrollará a través de las siguientes líneas de actuación:

- a) *Asegurar la plena funcionalidad y viabilidad del territorio metropolitano, evitando la ruptura de sus equilibrios ecológicos*

El sistema urbano metropolitano no es viable si ocupa indiscriminadamente todo el suelo disponible, sin respetar las condiciones ecológicas básicas que aseguran su funcionalidad. A escala metropolitana, el espacio libre de la edificación no juega un mero papel subsidiario, como complemento a las áreas urbanizadas y como referente de una naturaleza perdida. Por el contrario, ejerce funciones propias y específicas como son el equilibrio natural de poblaciones animales y vegetales, la regulación térmica y de la humedad, el mantenimiento del equilibrio de las concentraciones de gases en la atmósfera urbana, la circulación de las escorrentías superficiales, la recarga de los acuíferos, la estabilización de suelos en zonas de pendiente, la oferta de servicios ambientales y, en general, y proporciona un "fondo escénico" variado y nada monótono a esta macrociudad.

Los espacios con valores naturales singulares y que mejor reflejan los ecosistemas originarios del área se encuentran ya protegidos por la legislación ambiental y sectorial. El Plan identifica como Zonas y Espacios de Protección Ambiental:

- Los Espacios Naturales Protegidos incluidos en la RENPA (Espacio Natural Doñana, Paraje Natural Brazo del este, Reserva Natural del Complejo endorreico de Utrera, Reservas naturales concertadas de la Dehesa de Abajo y Cañada de los Pájaros, Paisaje Protegido del Corredor Verde del Guadiamar, y los Parques Periurbanos de La Corchuela, el Gergal y Hacienda de Porzuna).
- Los espacios incluidos en la Red Natura 2000.
- Los Montes de dominio público.
- Las Vías pecuarias.
- Los dominios públicos hidráulico y marítimo-terrestre.

Estos espacios deben cumplir una función ecológica de conservación de los ecosistemas naturales. El planeamiento urbanístico habrá de calificarlos como suelo no urbanizable especialmente protegido por legislación específica, conforme artículo 46.b) de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, y a las normas derivadas de la legislación y planificación sectorial correspondiente.

b) Reutilizar las vías pecuarias como corredores ecológicos

La red de vías pecuarias, regulada por la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias, debe considerarse no solo como un patrimonio público de gran importancia territorial por su función histórica ligada a la ganadería, sino también como parte esencial del viario metropolitano. Hoy día pueden unir a su tradicional papel ganadero nuevas funcionalidades metropolitanas y, de hecho, buena parte de los corredores ecológicos y ciclistas que se están trazando se apoyan en esta red, sin olvidar que soportan un importante tráfico mecanizado ligado a las explotaciones agrarias.

A este respecto la protección debe hacerse extensiva al planeamiento urbanístico, que deberá incorporar la red de vías pecuarias, asegurando el mantenimiento de sus trazados y anchuras, sin perjuicio de los necesarios procedimientos de clasificación, deslinde, amojonamiento y acondicionamiento.

Su función como viario rural puede compatibilizarse con su papel de corredores recreativos y ecológicos, para lo que requerirían intervenciones de reforestación. El Plan establece las vías prioritarias para estas acciones de reforestación.

c) Contribuir a la protección y puesta en valor del patrimonio cultural

El Plan incluye los Bienes de Interés Cultural como parte integrante del Sistema de Protección. La protección de estos bienes está garantizada por la legislación sectorial por lo que el Plan los recoge, por un lado, como afección estableci-

da por dicha legislación, y por otro, los incorpora al modelo territorial propuesto.

5.3 Garantizar la conservación, mejora y puesta en valor de las zonas y elementos de protección territorial.

Este objetivo se desarrollará a través de las siguientes líneas de actuación:

a) Valorar la red hidrográfica como elemento configurador del área.

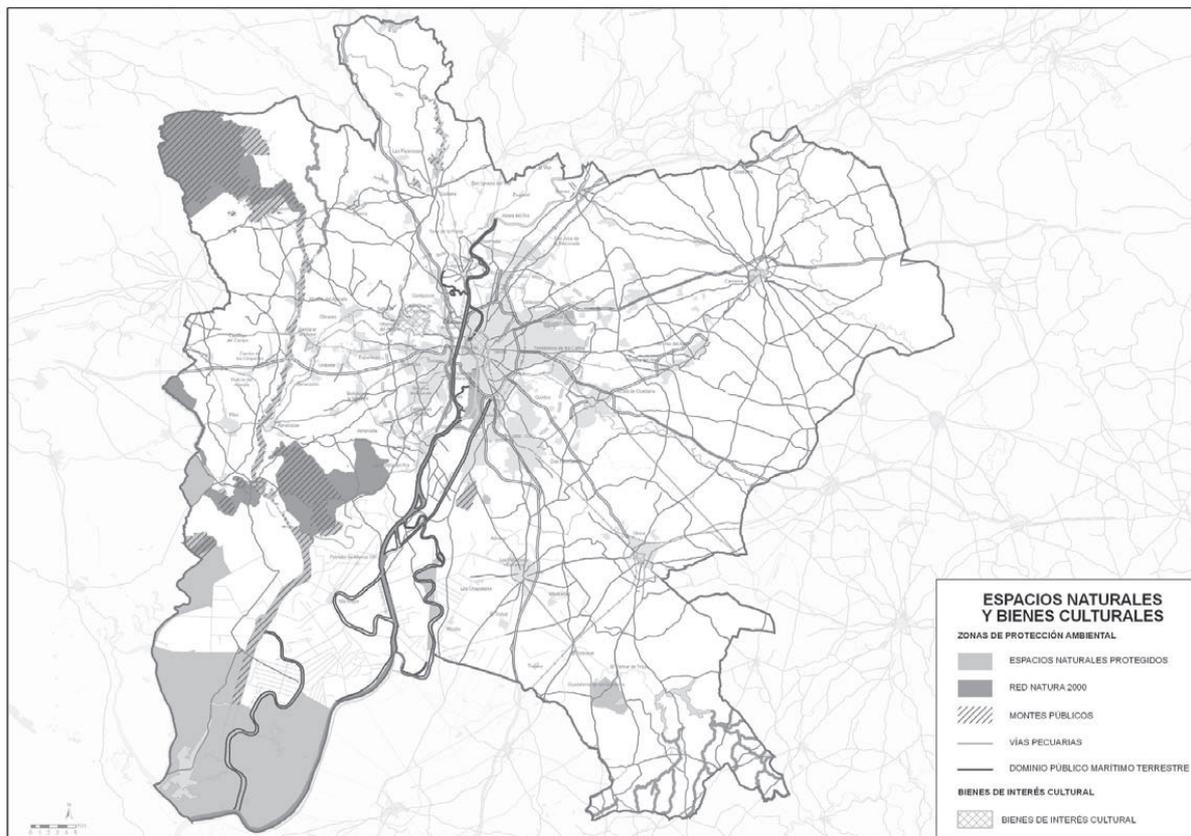
La protección de la red hidrográfica se constituye en objetivo prioritario del Plan, a añadir a la protección establecida por la legislación sectorial. Este objetivo se fundamenta en el papel de dicha red y de los terrenos a ella vinculados en varios sentidos:

- Como elemento estructurador de la aglomeración urbana desde tiempos históricos y como limitador de la tendencia a la conurbación del espacio urbano actual.
- Como elemento clave por su función ecológica y recreativa, dado que aporta al territorio metropolitano una malla de conexión que asegura buena parte de los flujos naturales de la zona, no solo a través de la propia lámina de agua sino muy especialmente mediante sus sotos, riberas y arbolado.
- Como territorio con un papel primordial en los procesos de avenidas erigiéndose, por una parte, en el espacio destinado a la laminación de las mismas y, desde el punto de vista opuesto, en espacio que soporta los riesgos de inundaciones y por tanto sus efectos para personas y bienes.

El estado de esta red no es siempre satisfactorio, por lo que su funcionalidad como corredores lineales requiere de actuaciones específicas de regeneración de márgenes a través de revegetaciones, limpiezas, control de vertidos, adecuación para el uso público, etc. A este respecto resultan prioritarios los cauces del Guadalquivir, Guadaíra y Riopudío, que forman un doble eje norte-sur y este-oeste sobre el que se puede soportar gran parte de la conectividad territorial del área.

Una parte importante de la red de drenaje de la aglomeración urbana de Sevilla presenta la singularidad de compartir el carácter de dominio público hidráulico y marítimo terrestre, regulados por la legislación de Aguas y de Costas respectivamente, en relación a su condición de Ría. Este hecho lleva a que el Plan establezca directrices al planeamiento urbanístico general para que se clasifique como suelo no urbanizable o se destine al Sistema de Espacios Libres y/o a equipamientos públicos compatibles los suelos incluidos en las zonas de servidumbre y policía del dominio público hidráulico y de servidumbre e influencia del dominio público marítimo terrestre.

La protección de la red hidrográfica ha de hacerse extensiva a las zonas húmedas asociadas a las graveras del Guadaíra, Aeropuerto y La Rinconada, para las que debe concretarse



su funcionalidad en los respectivos planes de restauración, y a las cuencas alimentadoras de los embalses que abastecen al área, tanto para usos urbanos como de regadío. Estas cuencas se sitúan en los extremos noroeste y sudeste del ámbito, afectando a los embalses de Cala, Guillena, Gergal, Aznalcóllar (Agrio) y Torre del Águila. En estas zonas el Plan apuesta por limitar los usos que puedan afectar a la calidad de las aguas vertientes y por impulsar actuaciones de protección hidrológico-forestal mediante la conservación o restauración de la cubierta arbórea.

Especial consideración ha de tener el cauce vivo del Guadalquivir como eje central del área y objeto de un programa específico de desarrollo con el objetivo de contribuir al desarrollo de los municipios ribereños, así como ofrecer espacios de uso público para los propios ciudadanos. También han de ser objeto de programas de restauración ambiental los ríos Guadaíra y Riopudío, en los cuales se contemplen las necesarias actuaciones de acondicionamiento del cauce y fomento del uso público.

b) Conservar e incrementar las zonas forestales por su función ambiental, recreativa y paisajística

La escasez y poca vitalidad de la cubierta forestal es una de las condiciones adversas a superar para la mejora de las condiciones ecológicas, climáticas, paisajísticas y recreativas del conjunto del área. Para ello el Plan preserva las escasas masas arbóreas existentes y los bosques de ribera,

y añade otras zonas con potencialidad de naturalización o forestación. Este conjunto de zonas forestales debe constituir un elemento equilibrador para las condiciones atmosféricas del área, al actuar como estabilizadores climáticos de una ciudad metropolitana en la que los efectos de las emisiones a la atmósfera se ven agravados por unas condiciones topográficas y climáticas adversas, magnificadas además por la intensa urbanización, solo superables mediante la creación de sumideros para tales contaminantes atmosféricos. A la función de regulación climática debe añadirse la potencialidad que parte de estas zonas arboladas tienen como posibles zonas verdes metropolitanas, sobre las que asentar los necesarios espacios de uso público.

La preservación normativa de las zonas forestales viene dada por la propia Ley 2/1992, de 15 de junio, Forestal de Andalucía, cuando establece en su artículo 2 que “los terrenos forestales están sujetos a una especial protección, vigilancia y actuación de los poderes públicos” y en su artículo 27 que “los montes de dominio público tendrán la consideración a afectos urbanísticos de suelo no urbanizable de especial protección”. Esto implica un régimen de usos que permita mantener, proteger y, en su caso, regenerar sus características ambientales al mismo tiempo que promueva el uso público, no solo recreativo sino también dotacional.

Más allá de la efectiva conservación de la vegetación natural existente en el área, el Plan aborda un programa de reforestación que incremente la superficie forestal disponible para

mejorar las condiciones ambientales y paisajísticas. Este programa de reforestación cuenta con dos tipos de espacios especialmente aptos para ser revegetados, como son las cornisas y las riberas fluviales. En las cornisas, resultan prioritarios los sectores del Aljarafe correspondientes a Camas, Castilleja de Guzmán y Palomares del Río, y Los Alcores, mientras que entre las riberas requieren un tratamiento especial las de los ríos Guadalquivir, Guadaíra y Riopudío.

El Plan incluye en esta categoría espacios forestales diversos: algunos constituidos por especies autóctonas, fundamentalmente dehesas, y bosques de encinas o alcornoques (Dehesa de Almensilla, Cerrado de Bucaré, Cerro del Toruño, Sector oriental de La Corchuela, Dehesas de Palmares y La Herrería, Dehesas de Villamanrique, Sierra Norte); otros constituidos por repoblaciones de pinares (Pinares de Puebla del Río y Aznalcázar, Oromana, La Atalaya, La Corchuela), y otras formaciones de carácter ripario formadas por los sotos de ribera asociados a cauces fluviales (Guadalquivir, Guadiamar, Guadaíra, Rivera de Huelva, Almonázar, Miraflores, Culebras, Riopudío).

c) Proteger y mantener libres de urbanización los escarpes por su valor paisajístico y para evitar riesgos naturales

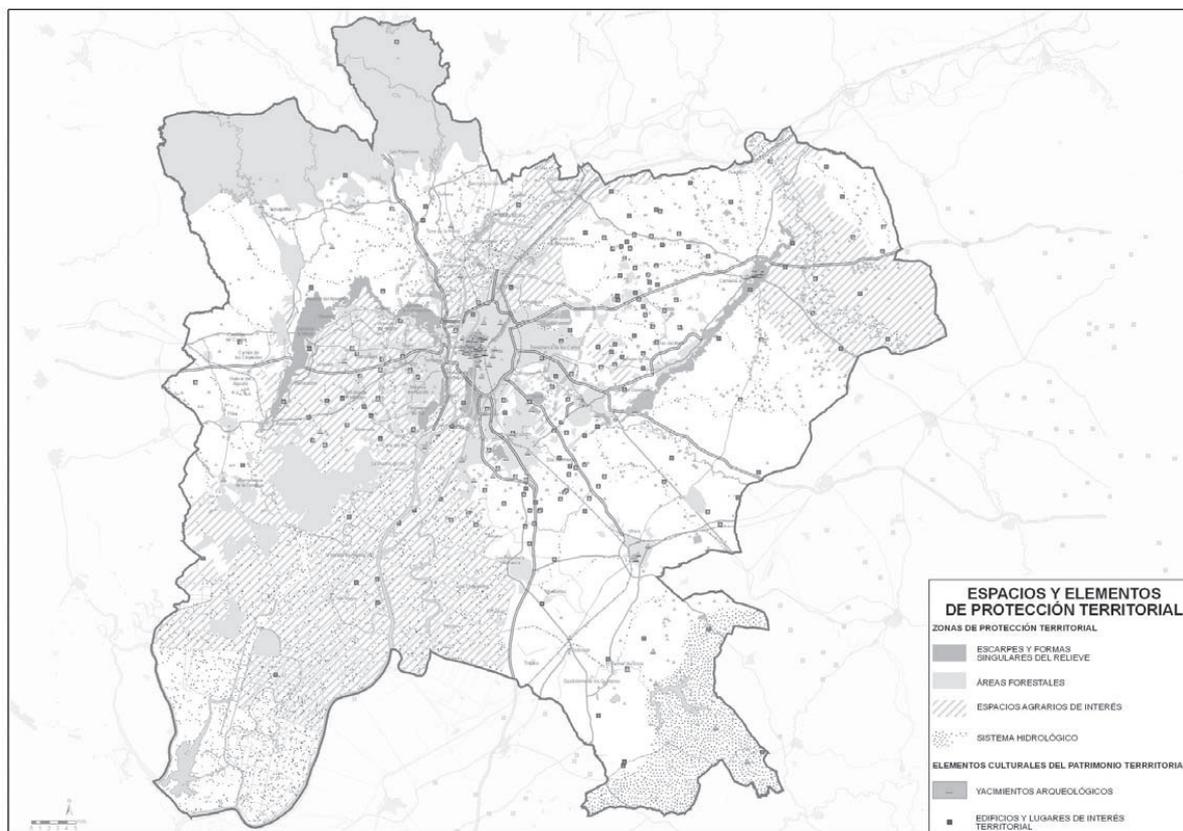
En un territorio básicamente llano, los escarpes formados en los bordes de las plataformas del Aljarafe y los Alcores constituyen las únicas formas del relieve con una cierta relevancia topográfica. Esta singularidad geomorfológica los ha conver-

tido en un elemento esencial del paisaje metropolitano, tanto en su papel de miradores privilegiados como de telones de fondo para amplias zonas de la aglomeración urbana.

Además de su función paisajística, los escarpes presentan unas condiciones de riesgos naturales asociados al deslizamiento de laderas y desprendimientos que los han preservado, hasta épocas recientes, de la urbanización. Dada esta conjunción de factores paisajísticos y de riesgos, a menudo se ha propuesto su reforestación o al menos la fijación del suelo mediante cultivos arbóreos como olivares o vegetación arbustiva.

El Plan recoge y actualiza la protección establecida por el Plan Especial de Protección del Medio Físico, que los catalogó como Paisajes Singulares y definió un régimen de usos tendente a su calificación como suelos no urbanizables especialmente protegidos. Esta protección ha de ser incorporada por el planeamiento urbanístico general y justificada en base a dos cuestiones: su significación y relevancia paisajística y la existencia de riesgos de erosión y deslizamientos. Entre los usos a evitar debieran incluirse los que impliquen aterrazamientos, edificación o pérdida de la cubierta forestal, en todos aquellos terrenos con pendientes superiores al 10%.

El Plan propone para la efectiva estabilización de estas laderas el mantenimiento de los cultivos arbóreos, especialmente olivares, que ahora ocupan importantes sectores de las



cornisas del Aljarafe y Los Alcores. En aquellas zonas desprovistas de cubierta vegetal es imprescindible abordar un programa de reforestación que fije al suelo al tiempo que incrementa la escasa superficie forestal disponible en el área. Por su parte, los trazados de nuevas infraestructuras deben estudiarse y minimizarse su impacto sobre la estabilidad de las laderas, la escorrentía superficial y el paisaje.

Dada la alta visibilidad de estos espacios y, por tanto de las actuaciones que pudiesen implantarse sobre ellos, las medidas para su protección deben extenderse no solo a los escarpes propiamente dichos, sino también a las superficies colindantes con las cornisas superiores. Estas suponen unos espacios privilegiados para acoger instalaciones y elementos lineales vinculados a la percepción del paisaje y al uso público.

En esta categoría se incluyen las zonas ocupadas por:

- Los escarpes de los Alcores entre Carmona y Dos Hermanas.
- El cañón kárstico del Guadaíra en Alcalá de Guadaíra.
- Los cerros de Quintos, Valeros y La Motilla.
- El escarpe del Guadalquivir en Alcalá del Río.
- El escarpe perimetral de la plataforma del Aljarafe, desde Aznalcázar en su extremo suroccidental hasta Palomares del Río en su extremo suroriental.

d) *Integrar los usos rurales como componentes indisociables del sistema territorial metropolitano: los Espacios Agrarios de Interés.*

La matriz constituida por el espacio libre de ocupación urbana engloba, junto a las zonas verdes de uso público, a aquellos espacios que aún preservan elementos ecológicos con valor ambiental, considerándolos como un todo que es necesario que conserve su funcionalidad genérica, como soporte físico del sistema territorial metropolitano. Pero igualmente el espacio agrícola, e incluso el "baldío", tiene un papel relevante y ha de ocupar un lugar destacado en el escenario del paisaje metropolitano, resultando la diversidad paisajística una meta irrenunciable.

A partir de estos criterios el Plan formula una propuesta fundamentada en la acción positiva para la conservación de la funcionalidad del sistema territorial, más allá de la visión defensiva centrada en la reserva de áreas, más o menos valiosas, con destino a la conservación o al uso público. En definitiva, se trata de revalorizar también el espacio rural, con sus usos actuales, como componente esencial del sistema territorial metropolitano, subrayando su valor fundamental como factor de equilibrio del espacio urbanizado. Intercalar espacios urbanos y rurales es por tanto necesario no sólo por su propia productividad agraria, sino como factor de cualificación del paisaje metropolitano y condición para la sostenibilidad del propio espacio urbanizado.

Asegurar la continuidad territorial de los espacios libres, como contrapunto a la conurbación, implica entender que el espacio agrario, además de su valor productivo, tiene una función amortiguadora que preserva la identidad de cada núcleo de población y constituye una reserva para futuros usos, no necesariamente urbanos. En tanto conformadores del paisaje rural, los usos agrarios juegan un papel esencial en la estrategia de formación de un espacio metropolitano que mantenga una alta calidad paisajística.

Esto implica para el planeamiento urbanístico su clasificación como suelo no urbanizable y la asignación de un régimen de usos en el que se limiten las actividades constructivas a las infraestructuras y servicios vinculados a la explotación de recursos primarios.

Los suelos de alta capacidad agrológica, como los de la vega del Guadalquivir y del Corbones, deben preservarse como un recurso de lenta formación y con un alto valor económico perdurable en el tiempo, a la vez que por las importantes inversiones infraestructurales que han acogido algunos sectores para su transformación y puesta en riego. Otros suelos con un uso agrícola en secano, como determinados olivares y viñedos del Aljarafe que han contribuido a mantener el carácter polinuclear del sistema de poblamiento, merecen conservar su aprovechamiento actual por su valor posicional al equilibrar los usos urbanos con otras funciones territoriales.

El Plan identifica y regula como Espacios Agrarios de Interés, los suelos citados en el párrafo anterior, y establece directrices al planeamiento general para su clasificación como suelo no urbanizable de especial protección. Sin embargo, la localización de numerosos núcleos del sistema de asentamientos histórico en estos espacios lleva al Plan a establecer la posibilidad de la clasificación de algunos de estos suelos como urbanizable por el planeamiento general, siempre que cumplan las condiciones establecidas por el Plan.

A efectos del Plan son Espacios Agrarios de Interés, que pueden cumplir esta función económica, territorial y de preservación del paisaje rural los siguientes espacios:

- La vega del Guadalquivir en Alcalá del Río, La Algaba, Brenes, Camas. Coria del Río, Gelves, Palomares del Río, La Rinconada y Santiponce.
- Las dehesas y olivares de los Alcores.
- Los olivares entre Alcalá de Guadaíra y Dos Hermanas.
- El entorno agrario del río Guadaíra.
- Las laderas de la Motilla y la Corchuela.
- El espacio agrario del Aljarafe.
- La zona regable del Bajo Guadalquivir en los municipios de Aznalcázar, Dos Hermanas, Isla Mayor, Los Palacios y Puebla del Río.
- La campiña del río Corbones en Carmona.

e) Incorporar los elementos culturales como parte del patrimonio territorial

Los importantes asentamientos históricos que ha conocido el área aportan un rico patrimonio cultural que ha de relacionarse en equilibrio con el resto de usos, sirviendo de referentes a la identidad metropolitana como hitos en su paisaje. A su necesaria conservación se añade el uso que algunas de estas zonas ya cumplen como espacios divulgativos y recreativos mediante su puesta en valor para el conocimiento público. El requerimiento de su preservación abarca no solo a los yacimientos y monumentos, sino que debe incluir su entorno visual inmediato, al efecto de posibilitar la interpretación de los restos en relación con su entorno histórico.

El reto al que se enfrenta el Plan en este campo es doble. En primer lugar, incorporar la identificación y protección de estos elementos, aportada por el organismo sectorial competente, e impulsar como línea prioritaria la adopción de medidas específicas de protección por parte de los planes generales de ordenación. En segundo lugar, establecer directrices para la integración de este patrimonio en el modelo territorial propuesto; una integración que debe entenderse no sólo en el sentido de la documentación de estos bienes o de su conservación, sino también, fundamentalmente, en el de su recuperación y puesta en valor.

La efectiva protección de estos yacimientos, edificios y zonas colindantes, en aquellos casos en que han sido declarados como Bienes de Interés Cultural, se ampara en la legislación patrimonial, y a un nivel más general, en la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, que establece en su artículo 46.c) que estos elementos son merecedores de protección con una clasificación acorde como suelos no urbanizables.

El Plan considera igualmente como parte esencial del patrimonio territorial las edificaciones situadas en el medio rural con valor arquitectónico, etnológico o histórico. Este patrimonio arquitectónico rural contempla tanto las edificaciones vinculadas a la explotación primaria como los puentes, ermitas, fuentes, torres, etc. En esta categoría ha de prestarse especial atención a las antiguas haciendas de olivar por su interés patrimonial y su papel tradicional en la organización del espacio rural. En todos estos casos, el planeamiento urbanístico ha de asegurar la catalogación y protección de tales bienes patrimoniales.

f) Cualificar los espacios urbanos mediante su integración en un entorno paisajístico de calidad

La efectiva implementación de las propuestas del Plan debe contribuir a la conformación de un nuevo paisaje metropolitano en el que los usos naturales, rurales y urbanos convivan de forma más integrada, creando así un entorno de calidad como reflejo de un territorio metropolitano equilibrado. La consideración del paisaje como la forma del territorio, como el modo en que se percibe el entorno, permite utilizar este concepto como criterio de evaluación de los resultados de cualquier actuación metropolitana, en función de la calidad paisajística alcanzada.

La calidad del paisaje resultante debe ser un criterio preferente en la ordenación del espacio metropolitano, asegurando una buena relación entre aquellos espacios urbanizados y el medio circundante para permitir una visualización, percepción e interpretación adecuada de los componentes territoriales. En la práctica esto implica prestar especial atención a aspectos como la diversidad de los paisajes urbanos, la interacción urbano-territorial en los bordes urbanos, el mantenimiento de los hitos visuales o la continuidad de las cuencas visuales.

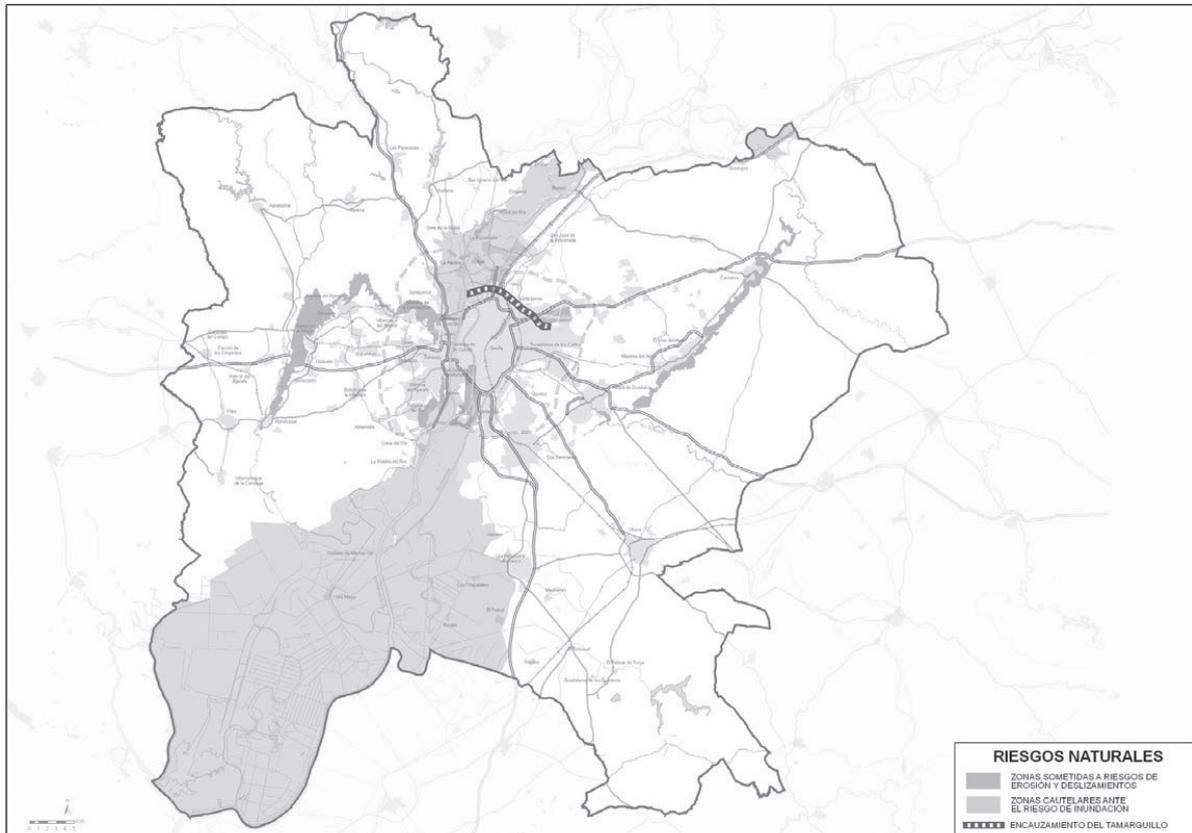
El Plan pretende incorporar el paisaje como elemento activo en la política y gestión del patrimonio territorial, desde su entendimiento como legado histórico e identidad colectiva, y como responsabilidad contemporánea en la configuración de entornos de calidad, tal y como establecen la Convención Europea del Paisaje y el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.

En relación a ello, el Plan establece determinaciones para la protección y mejora de la calidad del paisaje metropolitano, para la ordenación de los usos urbanos por el planeamiento urbanístico conforme a las singularidades topográficas, ecológicas y paisajísticas del medio, y para la integración de las infraestructuras viarias, ferroviarias, eléctricas y de telecomunicaciones. Para profundizar en todo ello desde una perspectiva conjunta del ámbito metropolitano, el Plan establece la elaboración de un Programa sobre el paisaje que identificará ámbitos, y medidas preferentes para la recualificación y puesta en valor del paisaje de la aglomeración urbana.

5.4 Minimizar la incidencia de los riesgos sobre la población y las actividades económicas.

El entorno de Sevilla ha sufrido históricamente la ocurrencia de fenómenos de carácter catastrófico, entre los que destacan las inundaciones asociadas al curso inferior del Guadalquivir, que han impuesto condiciones a la ocupación del espacio metropolitano y han obligado a costosas obras de protección. Al mismo tiempo, la creciente presión sobre el medio natural, consecuencia del propio crecimiento de la población y la actividad, ha introducido nuevos factores de tensión ambiental y de riesgo para las personas y las actividades económicas. El desarrollo experimentado en las últimas décadas ha hecho aparecer nuevos factores de riesgo, por lo que es preciso realizar una aproximación desde la ordenación del territorio para contribuir a crear un territorio más seguro, evitando las intervenciones susceptibles de provocar situaciones de riesgo.

Dada la conformación geomorfológica de la zona, en el punto de contacto entre los cursos medio y bajo del Guadalquivir, las inundaciones son el principal factor de riesgo en el área. En segundo lugar aparecen los procesos de erosión y deslizamiento de laderas, sobre todo en los escarpes de los Alcores y el Aljarafe. Ante tales riesgos, el Plan, además de incluir esos espacios en el Sistema de Protección territorial por motivos paisajísticos, productivos o territoriales, opta por hacer un tratamiento preventivo evitando ante todo la ocupación de zonas inundables, así como de los suelos con riesgos de deslizamientos e impidiendo los usos que impli-



quen aterrazamientos, edificación o pérdida de la cubierta forestal, en todos aquellos terrenos con pendientes superiores al 10%.

En relación a las inundaciones el Plan identifica las principales zonas de riesgo como Zonas Cautelares ante el riesgo de inundación, que serán sustituidas por las que resulten del Estudio hidráulico para la ordenación de las cuencas de la aglomeración urbana de Sevilla, a realizar por el órgano competente en materia de aguas, a elaborar a corto plazo. Las Zonas cautelares y en su día las zonas inundables determinadas en el Estudio hidráulico deberán ser protegidas por el planeamiento general como suelos no urbanizables de especial protección, en virtud del artículo 46 de la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía.

En todo caso, el planeamiento deberá tener en cuenta los contenidos de los distintos planes de protección civil que le afecte y establecerá las medidas específicas para aminorar los riesgos o sus eventuales consecuencias.

6. GARANTIZAR EL ABASTECIMIENTO DE LOS RECURSOS Y SERVICIOS BÁSICOS, EN UN CONTEXTO DE GESTIÓN DE LA DEMANDA.

Todas las actividades que tienen lugar sobre el territorio dependen de los flujos de energía y materiales, lo que implica que necesitan de un constante suministro de recursos y de un depósito en el que almacenar los desechos generados. El

suministro de recursos básicos es pues fundamental para el funcionamiento de cualquier sistema territorial, dado que su funcionalidad se sustenta en la circulación y transformación de dichos recursos físicos. La sostenibilidad de un sistema urbano se mide, por tanto, en función de la posibilidad existente a medio plazo de seguir manteniendo tales tasas de suministro y consumo. El objetivo último de la ordenación territorial es asegurar una capacidad de consumo que garantice la sostenibilidad del sistema y unos aceptables estándares de calidad de vida.

En el caso de la aglomeración urbana de Sevilla, al igual que en otros ámbitos territoriales andaluces de iguales características, la sostenibilidad a medio plazo de su sistema territorial significa, necesariamente, mantener o incluso disminuir las tasas de consumo absoluto actuales. En los últimos años el incremento en el consumo de recursos ha sido incesante, incluso por encima del crecimiento del PIB. Salvo en lo referente al agua, donde el consumo sí que ha logrado contenerse, la evolución de todos los demás indicadores ha sido alcista, destacando aspectos clave tales como el suministro de energía eléctrica, la generación de residuos urbanos o el consumo de combustibles fósiles al servicio de la movilidad. Además de la reconocida falta de recursos propios disponibles para satisfacer tales demandas, hay que destacar que el coste económico de tal tendencia repercutirá negativamente en las posibilidades de competitividad, dado que los insumos vienen creciendo en mayor medida que la producción final.

Frente a estas tendencias de creciente consumo de recursos, el actual marco normativo y los Planes y Programas que lo desarrollan diseñan una nueva política basada en dos principios básicos: ahorro y eficiencia. El Plan parte de estos mismos principios, estableciendo estrategias para mejorar el balance ecológico de la aglomeración urbana, atendiendo a los ciclos de los recursos naturales básicos y a la reducción de la huella ecológica de las actividades urbanas y utilizando como instrumento principal la planificación integrada de las redes de servicios básicos y su coordinación con las propuestas urbanísticas.

Para alcanzar este objetivo es preciso que el área cuente con los sistemas generales de infraestructuras y servicios que posibiliten su desarrollo territorial y económico y su funcionamiento como nodo principal en el esquema de articulación regional, atendiendo a criterios de eficiencia y eficacia. Y no basta con la existencia de las infraestructuras, sino que es preciso además que estas se gestionen de forma integrada para el conjunto del ámbito metropolitano.

En el caso del ciclo integral del agua su gestión debe tender a garantizar el suministro urbano, la depuración y la reutilización del agua, así como a moderar su uso en la agricultura desde criterios de ahorro y eficiencia. Los residuos también necesitan de un sistema integrado de gestión que incluya el impulso de medidas de ahorro, recuperación, reciclaje y revalorización de materiales.

En cuanto al suministro eléctrico y de gas natural, se debe asegurar la dotación de infraestructuras y servicios energéticos que permitan un suministro continuo y de calidad, de mecanismos de implantación de sistemas de ahorro y eficiencia energética y de promoción de las energías renovables. Y para las telecomunicaciones, debe facilitarse el despliegue de las infraestructuras que permitan un acceso, fijo o inalámbrico, a servicios de banda ancha.

Las determinaciones del Plan en materia de infraestructuras desarrollan los siguientes objetivos específicos:

6.1 Dotar al área de los sistemas de infraestructuras que posibiliten su desarrollo territorial y económico, mejorando el balance ecológico de la aglomeración urbana.

Las infraestructuras territoriales básicas son el medio de distribución de recursos para satisfacer las necesidades básicas de la población y, en especial, las correspondientes al abastecimiento de agua y de las diferentes formas de energía. El criterio general del Plan es asegurar el abastecimiento en condiciones adecuadas y suficientes de calidad y cantidad de los recursos correspondientes, en la actualidad y con proyección en el futuro a medio plazo. Ello exige que el desarrollo territorial esté acorde a la disponibilidad actual y futura de los recursos, lo que significa que deberán ampliarse las escalas en la planificación del suministro, teniendo en cuenta la posición de los nuevos desarrollos dentro del conjunto del sistema.

El sistema de infraestructuras básicas deberá procurar la integración de las redes y considerar los ciclos de los recur-

sos, por lo que deberá tenerse en cuenta la capacidad de los sistemas de satisfacer las necesidades pertinentes, así como las singularidades territoriales que aconsejen la gestión particular en cada uno de los componentes del sistema. Para ello, tenderá a minimizarse la afección territorial como consecuencia de la extensión de las redes, especialmente las que afectan al paisaje y al medio urbano.

Siguiendo criterios de ahorro y eficiencia, el desarrollo metropolitano deberá tender más a la mejora cualitativa de las dotaciones que al mero crecimiento del consumo. En este sentido, las redes de infraestructuras se dimensionarán atendiendo al mantenimiento de los niveles actuales de dotación. En el caso de los centros de generación, se dará prioridad a aquellos que se abastezcan de recursos disponibles en el área, frente a los que se basen en su importación. Igualmente es necesario promover instalaciones para la reutilización de los subproductos, especialmente en lo referente a los residuos y el agua.

En los nuevos crecimientos urbanos, el Plan propone que quede previamente garantizada la procedencia de los recursos y la ejecución de las infraestructuras necesarias para su desarrollo. Como consecuencia, habrán de establecerse previsiones de consumo en el ámbito particular del nuevo desarrollo y en el global, tomando en consideración el contexto urbano y territorial donde éste se ubicará y los nuevos desarrollos habrán de justificar su idoneidad y su encaje dentro de los sistemas generales de recursos básicos, considerados éstos desde su origen.

Las dotaciones de infraestructuras en los nuevos desarrollos deben tener en cuenta una visión integral del recurso, considerando sus ciclos y flujos y su repercusión en los sistemas generales metropolitanos de abastecimiento, distribución y, en su caso, devolución al medio. Esto significa que deberá preverse la producción de subproductos contaminantes, tanto en lo referente al consumo de materiales (residuos) como en lo concerniente a la producción de aguas residuales y emisiones atmosféricas contaminantes generadas directa o indirectamente. Especial atención debe prestarse a la eficiencia de los sistemas en la distribución, evitando pérdidas innecesarias mediante la adopción de las tecnologías disponibles. También deberá preverse y justificarse la carga económica que supondrá para el municipio la satisfacción de las necesidades de recursos básicos, así como el mantenimiento de sus infraestructuras en el medio y largo plazo.

Será preciso justificar la demanda de recursos hídricos y energéticos, tanto en el planeamiento urbanístico general como en el de desarrollo o en los proyectos singulares de instalaciones que consuman una elevada cantidad de recursos. A estos efectos, la documentación de los planes y proyectos debe incorporar estudios específicos sobre la viabilidad económica de las demandas de suministros y una programación temporal de las fases de ejecución de las infraestructuras necesarias, para que los desarrollos previstos entren en carga con unas infraestructuras garantizadas. En todo caso, se condicionarán los nuevos crecimientos urbanísticos a la

suficiencia de las infraestructuras necesarias para atender adecuadamente las demandas generadas, de acuerdo con la legislación sectorial y urbanística aplicable.

6.2 Crear un sistema integrado de gestión del ciclo integral del agua a través del cuál se garantice el suministro urbano, la depuración y, en su caso, reutilización del agua

En los últimos años, y como consecuencia de una más eficiente gestión del sistema hidráulico, se han incrementado los recursos disponibles al tiempo que se ha controlado el consumo. En la actualidad los sistemas de Emasesa, Aljarafe y Hueznar, aseguran la dotación de agua para los niveles actuales de consumo y para los previstos hasta el horizonte temporal del Plan. Al mismo tiempo, se ha avanzado en la coordinación entre los diferentes sistemas, atendiendo a su necesaria interconexión. El sistema hidráulico se considera ahora como un ciclo integral donde deben controlarse todas y cada una de sus fases, desde la aducción a la devolución del recurso al sistema natural en las debidas condiciones de calidad y cantidad.

No obstante, aún quedan aspectos que mejorar, especialmente el tratamiento de las aguas en condiciones de alta pluviometría, la corrección de las pérdidas en la red o los vertidos sin depurar en algunos sectores y principalmente en el río Guadaira. En esta línea, el Plan recoge las actuaciones previstas en el Convenio entre la Agencia Andaluza del Agua y el Consorcio Provincial del Agua, que en síntesis son las siguientes:

a) En materia de infraestructuras de abastecimiento de agua:

- Actuaciones en depósitos de cabecera, ampliación de depósitos reguladores y generales, construcción de depósitos de tormentas, depósito agua en Carambolo y depósito en Alcalá del Río.
- Abastecimiento a Guillena desde Gergal y a Isla Mayor desde Villamanrique, ampliación de abastecimiento a Brenes y Carmona, nuevas instalaciones de abastecimiento en Utrera y mejora de abastecimiento a pedanías de Utrera y Los Palacios.
- Rehabilitación del canal de La Minilla.
- Nuevas redes de transporte, refuerzo de los ramales norte y oeste del Aljarafe, arteria Gelves – Coria, conexión arteria de la Motilla con distribuidor central y sustitución arteria depósito entronque-San José de la Rinconada.
- Nuevos anillos distribuidores en Alcalá del Río y en la zona de Quintos.
- Ampliación de ETAP en el Aljarafe.
- Túnel de cabecera en el Consorcio del Huesna.
- Ampliación de regulación general del Consorcio del Huesna.

- Conexión Emasesa – Huesna.
- Sistema de automatización e Incorporación nuevos recursos.
- Conducción del embalse de Melonares.

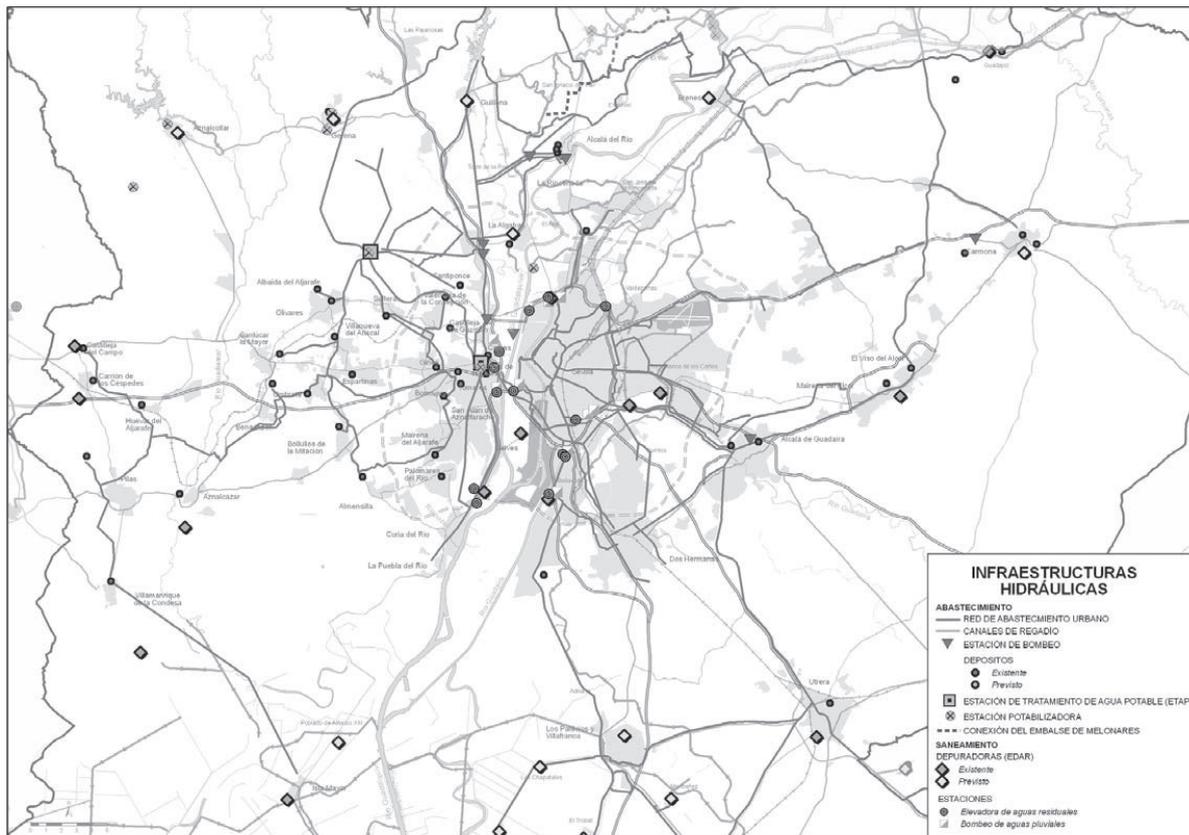
b) En materia de infraestructuras de saneamiento:

- Nuevos colectores
- Nuevos emisarios en La Algaba, Santiponce, Camas, Espartinas y Bormujos.
- Agrupación de vertidos y EDAR en Brenes, Carmona, Guadajoz, pedanías de Utrera, Los Palacios y sus pedanías y Aznalcóllar..
- EDAR Ribera de Huelva, Pudío, Carrión de Los Céspedes, La Algaba, El Cuervo y ampliación EDAR de Palomares del Río.
- Instalación de tratamiento de aguas residuales en El Poblado de Alfonso XIII.
- Planta de tratamiento de lodos

La programación de actuaciones podrá ser ampliada, concretada o revisada en el marco de los instrumentos de planificación o programación sectorial.

La programación y dimensionado de nuevas infraestructuras de abastecimiento de agua, tanto por el planeamiento urbanístico como por los planes sectoriales, se realizará en base a los estudios sobre disponibilidades y demandas en el conjunto del área, los informes de las empresas suministradoras y de los organismos competentes. Igualmente, las previsiones de nuevos desarrollos y crecimientos urbanísticos, los cambios de uso del suelo y, en general, cualquier implantación que suponga un aumento del consumo o una expansión de las redes de distribución, requerirán el pronunciamiento del organismo competentes sobre la suficiencia de recursos.

Las redes de saneamiento deben atender a las demandas futuras de evacuación de aguas residuales, así como definir el agente encargado de la ejecución de la red, tanto en la urbanización como en la conexión al colector general que asegure una adecuada conducción de las aguas residuales hacia la infraestructura de depuración. La ejecución de estos colectores se realizará evitando la afección a zonas de valor natural, tanto en situación normal de operación como en la ocurrencia de una hipotética rotura accidental del colector o colectores. En el diseño de las redes de saneamiento de los nuevos desarrollos, se hace obligatorio el trazado de redes separativas para las aguas pluviales y para las aguas residuales. En el caso de los sectores urbanizables con uso industrial, su planeamiento de desarrollo contemplará la dotación de instalaciones de depuración primaria que aseguren un vertido a la red dentro de los parámetros tolerables.



En los nuevos desarrollos urbanos debe garantizarse que la capacidad de depuración existente es suficiente para atender a la demanda que se producirá. En el caso de que sea necesaria la creación de nueva infraestructura, ésta habrá de estar plenamente operativa con anterioridad a que se produzcan las nuevas demandas del servicio. En todo caso, las instalaciones de depuración deben propiciar que los usos especialmente consuntivos puedan recurrir al suministro de aguas reutilizadas cuando así sea posible.

Como medida genérica para instrumentar las determinaciones anteriores, el Plan recomienda la gestión conjunta del ciclo del agua como una comunidad de usuarios que integre los tres sistemas actualmente existentes, a efectos de compartir recursos. Esta gestión conjunta podría instrumentarse mediante un Ente público representativo, mediante cualquiera de las figuras y formas previstas en la legislación sobre régimen local con competencias en la ordenación y gestión de los servicios de aducción y depuración.

6.3 Crear un sistema integrado de gestión de residuos con medidas de recuperación, reciclaje y revalorización

El sistema de evacuación de residuos se centra en la minimización del potencial contaminador de dichos residuos, una vez que éstos son depositados en el medio natural. En ese sentido, se ha realizado un gran esfuerzo por organizar la recogida selectiva y aportar la infraestructura de tratamiento con procesos mecánico-biológicos, que deben in-

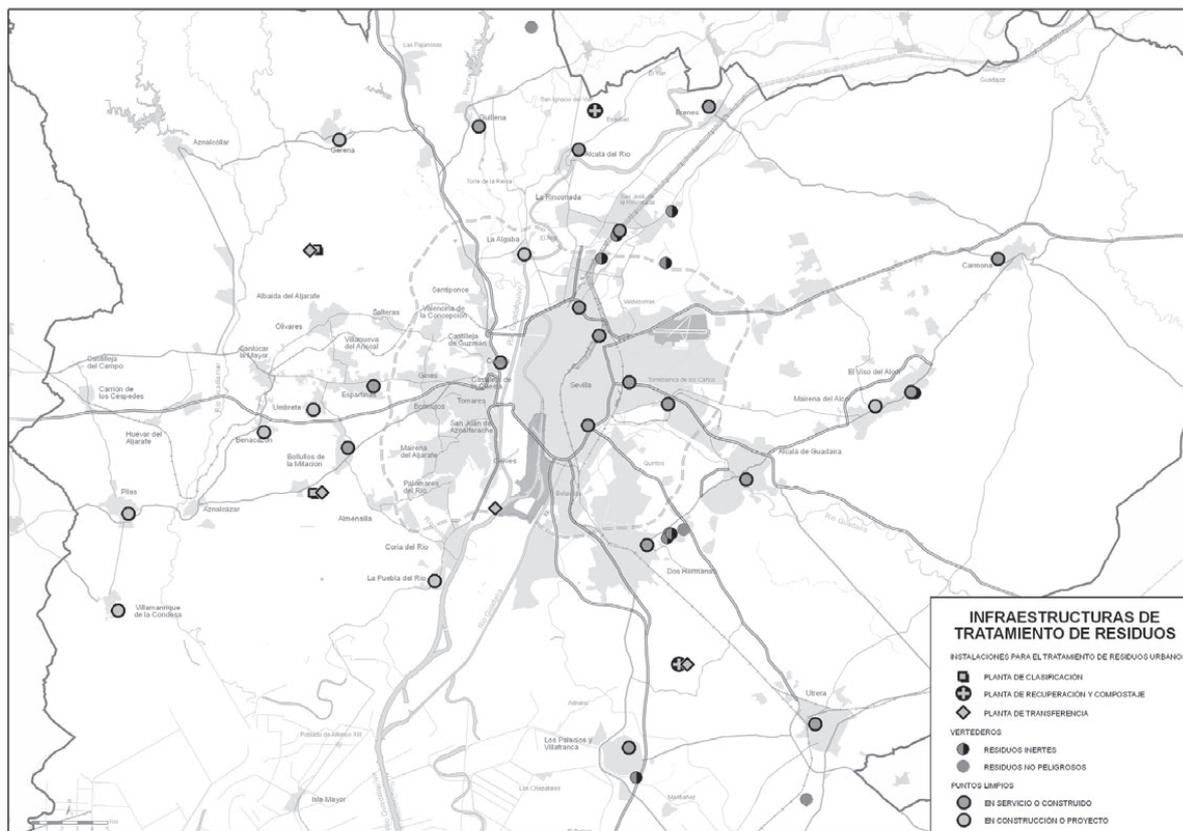
crementarse en tanto en cuanto los resultados no han sido satisfactorios en muchas de sus facetas, incorporando las nuevas tecnologías disponibles. Pese al constante aumento en la producción de residuos urbanos en los últimos años, no parece que vaya a producirse déficit en la infraestructura de tratamiento, ya que el área cuenta con una amplia red de puntos de recogida, plantas de tratamiento y vertederos.

No obstante, cabe mejorar la red de puntos limpios, así como mejorar también los procesos de recogida selectiva y gestión. Los puntos limpios en construcción o proyecto a corto plazo, se ubicarán en los siguientes municipios:

- La Puebla del Río.
- Mairena del Alcor.
- Benacazón.
- Villamanrique de la Condesa.
- Gerena.
- La Algaba.
- Umbrete.
- Pilas.

Esta programación de actuaciones podrá ser ampliada, concretada o revisada en el marco de los instrumentos de planificación o programación sectorial, y en lo establecido por el presente Plan.

Los diseños urbanísticos considerarán la manera más eficiente para llevar a cabo el reciclaje y la recogida de residuos, y



para que ésta sea lo más selectiva posible. En el caso de nuevos desarrollos residenciales o industriales, deberá justificarse preceptivamente qué lugar ocupa esa zona en la previsión de los servicios de recogida y tratamiento de residuos que en ella se generen. Se analizarán las demandas en materia de vertidos de residuos urbanos, localizándose las infraestructuras necesarias tanto de carácter local como supramunicipal en función de los planes sectoriales y los informes de los organismos competentes. Los proyectos de zonas de vertido, tratamiento y transferencia de residuos se ubicarán en áreas destinadas específicamente para ello, teniendo en cuenta las correspondientes cautelas urbanísticas y ambientales.

En el caso de la ubicación de nuevos desarrollos urbanísticos en las cercanías de estos lugares, deberá procederse al sellado y recuperación previos de la zona. En todo caso, también se cautelará la construcción de nuevos desarrollos urbanísticos en la franja de vientos dominantes con origen en las plantas de tratamiento, vertido y transferencia de residuos. Los residuos de construcción necesitan de un plan específico que valore las necesidades de nuevas infraestructuras, con el objetivo de su reutilización.

6.4 Asegurar un suministro energético de calidad mediante la implantación de sistemas de ahorro y eficiencia y la promoción de las energías renovables

En los últimos años, el consumo de energía primaria y final en la aglomeración urbana se ha incrementado progresiva-

mente, sin incrementar en paralelo la potencia de generación eléctrica, o la eficiencia en su uso. Esta situación afecta tanto al consumo de energía eléctrica como al de combustibles fósiles, ligados sobre todo a su uso en automoción. La dispersión urbanística y la pérdida de complejidad y diversidad de la trama urbano-territorial es la principal responsable de esta situación, pues la razón de fondo está en el consumo de los sectores denominados “difusos”.

Desde el ámbito de las infraestructuras básicas han de abordarse políticas siguiendo dos líneas estratégicas básicas: la integración de los aspectos energéticos en la política urbanística y territorial, atendiendo a criterios de gestión de la demanda, y la planificación y gestión integral del sistema energético, considerando al sistema como un todo; es decir, tanto en el origen como en el procesamiento de los recursos energéticos disponibles.

La principal deficiencia se encuentra en el lado de los recursos, toda vez que la dinámica de consumo es claramente ascendente. Por tanto, la situación del sistema energético metropolitano dependerá no sólo de la dotación de infraestructura, sino también de la disponibilidad primaria de recursos energéticos. Así pues, el comportamiento de la totalidad del sistema dependerá de que las estrategias de ahorro y eficiencia logren una importante penetración en la configuración, gestión y funcionamiento del sistema territorial, así como de la potenciación de fuentes de energía renovables en el marco de la sostenibilidad y equilibrio ambiental.

La energías renovables tienen un importantes papel que se incrementará aún más en un futuro a medio plazo. En la actualidad, la ciudad de Sevilla se encuentra a la cabeza de España en la utilización de energía fotovoltaica conectada a red y ha sido de los municipios pioneros en la aprobación de ordenanzas destinadas al aprovechamiento de la energía solar térmica. A otro nivel, en el ámbito de la aglomeración urbana se encuentran las recientes experiencias de producción de electricidad a gran escala en centrales termosolares y, más en el campo de la eficiencia energética, la profusión de instalaciones de cogeneración ligadas al tratamiento de residuos urbanos, de depuradoras y de instalaciones industriales.

El conjunto del sistema se va a reforzar sustancialmente en el marco de la planificación sectorial existente cuyos objetivos y actuaciones son asumidos por el Plan. El documento de Planificación de los Sectores de Electricidad y Gas 2008-2016 recoge actuaciones de desarrollo de la red eléctrica de transporte, así como la de distribución que mejorarán sustancialmente la situación energética de la aglomeración urbana de Sevilla. Entre ellas destaca para el horizonte 2015 el desarrollo del corredor de 400kV por el oeste de Sevilla, una actuación considerada prioritaria porque cierra el anillo y mejorará el mallado de la red de transporte de la aglomeración.

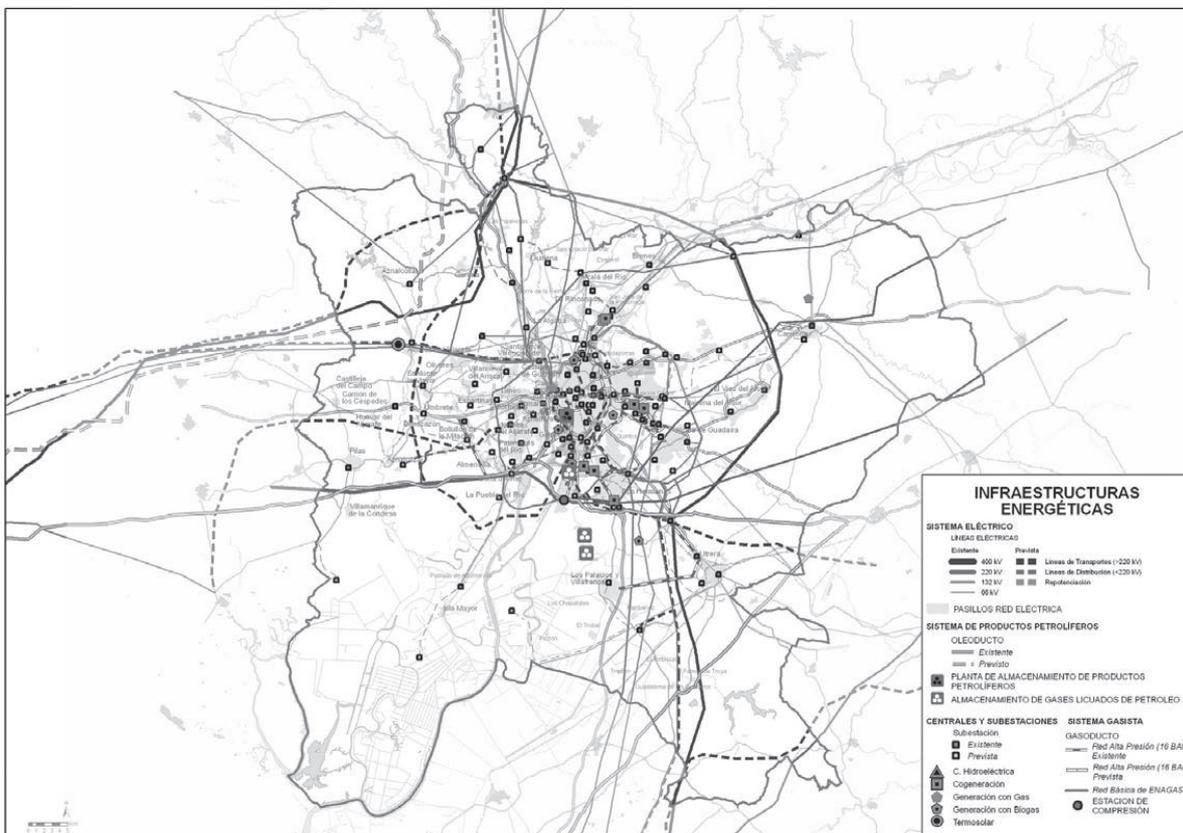
A estas actuaciones hay que sumar las iniciativas en marcha de instalaciones fotovoltaicas y termosolares, de parques eólicos y una planta de ciclo combinado alimentada de gas natural.

En cuanto al gas natural, el Plan recoge así mismo las previsiones existentes para reforzar la dotación gasística, entre las que destaca el Ramal de gas natural en Carmona en alta presión, ya programado.

Junto a las infraestructuras programadas o en estudio por la planificación sectorial, el Plan establece un conjunto de determinaciones para el planeamiento urbanístico que coadyuvan a mejorar la eficiencia del sistema. Entre estas cabe destacar que el planeamiento deberá prever la incidencia en el consumo energético de los nuevos crecimientos y su impacto directo e indirecto de manera que el consumo de energía sea un condicionante de primer orden en la toma de decisiones urbanísticas. También deberá prever las medidas que pudieran compensar los efectos no deseables, bien mediante el aprovechamiento de energías renovables, bien mediante la propuesta de medios de movilidad alternativa o bien mediante la creación de sumideros de CO₂.

Con la finalidad de fomentar el uso de las energías renovables, el planeamiento deberá considerar las condiciones de diseño de las tramas urbanas a efectos de optimizar las condiciones de insolación, y establecer en sus ordenanzas medidas de ahorro energético de las viviendas y edificaciones.

A su vez el Plan establece criterios para que en el trazado de las redes de distribución se procure minimizar el impacto paisajístico. A tal fin, para el transcurso de las líneas de alta tensión, el Plan habilita pasillos territoriales, que quedarán preservados de la ocupación.



6.5 Asegurar la dotación de infraestructuras y servicios avanzados de telecomunicaciones, a través de la elaboración de programas conjuntos entre las administraciones y los operadores

La viabilidad futura de un sistema económico competitivo depende, en gran medida, de la incorporación habitual de las tecnologías de la información a la gestión de los sistemas. Estas tecnologías son un medio para lograr que el conocimiento y la inteligencia sean conceptos conductores de la práctica económica y social, lo que coadyuvará también a un mejor comportamiento ecológico. Es necesario, por tanto, proceder a la configuración de un sistema metropolitano de infraestructuras de telecomunicaciones que asegure el acceso universal a los servicios avanzados de banda ancha, incluso en condiciones de movilidad.

El instrumento básico para asegurar que el territorio metropolitano ofrezca un acceso a servicios avanzados en condiciones de igualdad territorial debe ser la dotación de las necesarias infraestructuras mediante programas coordinados entre las Administraciones Públicas y las empresas operadoras. En tales programas es preciso fomentar la extensión de cobertura inalámbrica con alto ancho de banda en todos los núcleos del área, con especial atención a las zonas urbanas con problemas de marginalidad donde es más evidente la brecha digital. Desde el planeamiento urbanístico, las infraestructuras de telecomunicaciones deben incorporarse a los sistemas generales como infraestructuras urbanas básicas y, como tales, deben someterse a licencia y regularse en sus condiciones de implantación. A estos efectos, la normativa urbanística debe fijar los parámetros a los que deberán ajustarse los proyectos de instalaciones de transporte o difusión, promoviendo el uso de emplazamientos compartidos por los operadores.

MEMORIA ECONÓMICA

1. MARCO GENERAL

La Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía establece en su artículo 12 que los planes de ordenación del territorio de ámbito subregional deberán incluir una Memoria Económica, que contendrá una estimación de las acciones comprendidas por el plan y el orden de prioridad de ejecución de las mismas.

La presente Memoria, de acuerdo con lo indicado, establece el conjunto de propuestas inversoras que realiza el Plan para el logro del modelo territorial pretendido. Estas propuestas de inversión se consideran imprescindibles para alcanzar los objetivos de ordenación territorial asumidos por el Plan, por lo que recogen las intervenciones esenciales para la construcción del territorio metropolitano.

Las estimaciones de costes tienen un carácter orientativo, por cuanto se valoran de acuerdo con unos módulos económicos contrastados por la experiencia, pero efectuados desde la escala del plan, sin conocer los imponderables que

pueden surgir y que sólo se hace posible desde el proyecto específico. Son, por tanto, referencias de orden de magnitud que posteriormente se deberán pormenorizar y, por tanto, ajustar en los presupuestos de las administraciones concernidas. En todo caso, esta evaluación es un ejercicio necesario que tiene por objeto establecer la factibilidad de las propuestas del Plan, en el marco general presupuestario de las distintas administraciones y organismos y en los plazos de ejecución previstos.

Las acciones propuestas son todas aquellas que comprometen a las distintas administraciones y organismos públicos, sin que en esta Memoria se incluyan las acciones previsibles que puedan desarrollarse por la iniciativa privada. Asimismo, se recogen, en algunos casos, las fases iniciales de determinadas acciones, cuyo resultado final depende de estas fases, como por ejemplo sucede con los planes o estudios, de cuyos resultados se derivarán las propuestas de actuaciones en proyectos concretos que esta Memoria actualmente no puede, lógicamente, evaluar. Serán las modificaciones del Plan las que actualicen esta Memoria Económica, de acuerdo con las decisiones que adopte la entidad para la gestión y ejecución del Plan que se determina en el artículo 8 de la Normativa.

El Plan, por tanto, adopta una programación deslizante, en la cual irán incorporándose nuevas actuaciones a medida que se desarrolle el Plan y siempre en cumplimiento de los objetivos y determinaciones establecidos por el mismo.

El Plan identifica a las administraciones a las que corresponde la ejecución o el impulso de las acciones, y el hecho de estar incluidos en esta Memoria implica el compromiso de ejecución por parte de las mismas. La Memoria establece una distribución temporal en cuanto al orden de prioridades que garantice el impulso de las acciones que se estiman esenciales para el logro de los objetivos del Plan y, a la vez, puedan ser asumidas por los ejercicios presupuestarios de las distintas administraciones.

La Memoria Económica implica compromisos, pero no determina cómo se hayan de definir estos compromisos. Las acciones que corresponden a más de una Administración exigen la realización de convenios, acuerdos, protocolos de intenciones, etc. que esta Memoria no puede ni le corresponde determinar. Será, en todo caso, el órgano de seguimiento del Plan el encargado de impulsar los proyectos previstos y promover los acuerdos y coordinación interadministrativa para el desarrollo de las actuaciones definidas en esta Memoria Económica. En lo que corresponde a la Administración Autónoma, las propuestas de ella dependientes serán incorporadas en los anteproyectos de leyes de presupuestos para que el Parlamento de Andalucía los considere y, en su caso, apruebe.

2. CRITERIOS DE PRIORIZACIÓN DE LAS ACCIONES

El establecimiento de prioridades requiere determinar la secuencia temporal, evaluar el coste económico de cada actuación, definir los entes financieros y tratar que la posible

concentración en el tiempo en relación con otros proyectos dependientes de la misma Administración no implique un esfuerzo inversor por encima de las posibilidades presupuestarias.

A efectos de la programación se entiende por acción el conjunto de trabajos económicamente indivisibles que ejerzan una función técnica precisa y que contemplen objetivos claramente definidos. De acuerdo con los requerimientos antes señalados, la secuencia para el establecimiento de prioridades es la siguiente:

- Determinar los programas y subprogramas en que se agrupan las acciones definidas en la Memoria de Ordenación.
- Estimar el coste económico de las acciones.
- Definir los agentes responsables de la ejecución de cada acción.
- Distribuir las acciones por orden de prioridad.

En relación con el primer aspecto, determinadas acciones contribuyen a más de un objetivo de ordenación y su asignación encierra dificultades que, en este caso, se han solventado efectuando una agrupación en programas que considera el objetivo principal que las mismas tratan de conseguir.

La evaluación de costes se ha realizado tomando los costes medios reales de distintas actuaciones de similares características. A estos efectos, las administraciones y organismos públicos han suministrado costes unitarios medios que permiten obtener la evaluación considerada en esta Memoria.

Los agentes responsables son las administraciones competentes en cada una de las materias en las que estas acciones se inscriben. En todo caso, en las ocasiones en que la práctica administrativa ha dado lugar a la cooperación entre administraciones para la realización de determinadas acciones, se ha seguido en esta Memoria la adscripción a estas administraciones.

Finalmente, la determinación de prioridades ha requerido considerar la siguiente secuencia:

- Determinar el grado de contribución de las acciones al modelo de ordenación territorial pretendido.
- Analizar la vinculación entre acciones.
- Realizar la distribución equilibrada en el tiempo de la programación de inversiones por los agentes responsables.

De este modo, el primer nivel de prioridad será el de aquellas acciones que se caracterizan por su papel estratégico y sinérgico en la definición del modelo de ordenación del territorio. En este nivel se incluyen también aquellas acciones cuya ejecución condiciona la posibilidad de poner en marcha otras acciones que tienen un papel estratégico. A este efecto, las acciones pueden clasificarse en acciones vinculadas a

acciones independientes. Son acciones vinculadas aquellas cuya ejecución requiere el desarrollo previo de otra acción o instrumento de planeamiento. Son acciones independientes aquellas que no tienen una relación directa con otras acciones o no dependen de su ejecución de otras acciones.

Tienen un segundo nivel de prioridad las acciones que sin ser básicas para la definición del modelo territorial coadyuvan a la conformación del modelo. Por último, en un tercer nivel de prioridad se sitúan las restantes acciones no incluidas en los casos anteriores y que pueden ser desplazadas en el tiempo ya que no inciden esencialmente en el modelo territorial propuesto ó resulta difícil avanzar su programación.

3. EVALUACIÓN ECONÓMICA

Se prevé que las acciones inversoras propuestas en este Plan estén ejecutadas o, al menos, iniciadas en un plazo de veinte años. Este plazo se subdivide, a efecto de priorización en la ejecución de las acciones, en tres períodos: acciones que se inician en los primeros cuatro años para el corto plazo, acciones que se inician entre los cuatro y ocho años para el medio plazo, y acciones que se inician después de los ocho años para el largo plazo, de manera que los distintos órganos inversores a los que corresponda su ejecución establezcan su ritmo de programación anual dentro de cada período. En cualquier caso, si por razones presupuestarias fuera necesario retrasar el inicio de algunas de las acciones previstas, se respetará el orden de prioridad establecido en el presente Plan.

Debe tenerse en cuenta que no es posible evaluar todas las acciones propuestas, ya que algunas han de ser concretados en estudios o planes, que han de determinar de forma más precisa su contenido, de modo que en esta Memoria no se incluyen las acciones que dependen de estudios previos que han de precisar dicho contenido; por tanto, será en tales documentos donde se establezca el alcance concreto. De acuerdo con estos estudios se evaluarán las acciones necesarias y se incorporarán por el órgano de seguimiento a la programación económica de este Plan.

Debe señalarse que la actualización de la programación económica ha de entenderse como ajuste del Plan, lo que de acuerdo con el apartado 5 del artículo 8 de la Normativa no requiere la modificación del Plan y se incorporarán al mismo en las actualizaciones que se lleven a cabo de acuerdo con lo prescrito en el artículo 10 de la citada Normativa. En todo caso, los informes de seguimiento a que se hace referencia en el artículo 11 de la Normativa deberán corregir las estimaciones de coste efectuadas en esta Memoria a medida que se definan las acciones o se concreten las propuestas técnicas.

El conjunto de las acciones contempla un coste global de 4.778,57 millones de euros, de los que el programa de Articulación Territorial supone un 81,7% del total, seguido por el programa de Agua, Residuos y Energía al que se destina el 9,2%, del programa de Espacios Públicos con un volumen de inversión del 7,5% y del Programa de riesgos con el 1,5%.

Programa	Subprograma	Importe (millones Euros)
Articulación territorial	Transporte público	1.834,00
	Red viaria	1.639,72
	Zonas logísticas	347,60
	Equipamientos	85,10
Agua, residuos y energía	Regadíos	80,00
	Abastecimiento	172,79
	Saneamiento	185,88
	Residuos	4,00
	Energía	0,90
Espacios públicos	Ejes fluviales	16,00
	Parques metropolitanos	241,10
	Parques asociados a recursos culturales	45,00
	Corredores verdes	29,03
	Reforestación	27,00
Riesgos	Riesgos hídricos	70,45
TOTAL		4.778,57

PROGRAMA	SUBPROGRAMA	CORTO	MEDIO	LARGO
Articulación territorial	Transporte público	666,30	659,9	507,80
	Red viaria	666,42	967,3	6,00
	Zonas logísticas	134,2	118,2	95,2
	Equipamientos	66,10	19,00	-
Agua, residuos y energía	Regadíos	28,00	26,00	26,0
	Abastecimiento	79,73	81,06	12,00
	Saneamiento	153,65	29,92	2,31
	Residuos	4,00	-	-
	Energía	0,90	-	-
Espacios públicos	Ejes fluviales	6,00	7,00	3,00
	Parques metropolitanos	101,66	82,80	56,64
	Parques asociados a recursos culturales	23,00	22,00	-
	Corredores verdes	19,03	10,00	-
	Reforestación	10,00	10,00	7,00
Riesgos	Riesgos hídricos	37,12	33,33	-
TOTAL		1.996,11	2.066,51	715,95

La distribución temporal de las acciones programadas sitúa en el corto y medio plazo, correspondiendo al primer cuatrienio el 41,8% de la inversión y el 43,2% al segundo cuatrienio, mientras que el 15% de las mismas se programan al largo plazo. Esta priorización de las actuaciones se basa en los respectivos planes sectoriales, si bien en algu-

nos casos se ha optado por retrasar los plazos previstos, al tratarse de acciones vinculadas a otras que dependen de la disponibilidad de las primeras. En todo caso, la efectiva concreción del faseado de las actuaciones se entiende como un proceso sujeto a los mecanismos de seguimiento del Plan establecidos en los artículos 7 y 11 de la Normativa.

SUBPROGRAMA	ACCIÓN	ORGANISMO RESPONSABLE	PLAZO		
			corto	medio	largo
Transporte público	Red de metro	Consejería de Obras Públicas y Transportes	***	***	
	Tranvía Alcalá de Guadaíra	Consejería de Obras Públicas y Transportes	***	***	
	Prolongación ramal ferroviario de la Cartuja hacia el sur	Ministerio de Fomento	***	***	
	Nuevo acceso ferroviario al aeropuerto	Consejería de Obras Públicas y Transportes	***	***	
	Plataforma reservada para transporte público en Cortijo del Cuarto	Consejería de Obras Públicas y Transportes	***		
	Ramal tranviario hasta Pago de Enmedio	Consejería de Obras Públicas y Transportes			***
	Ramal tranviario de La Rinconada a la estación de Cercanías de San José	Consejería de Obras Públicas y Transportes			***
	Intercambiador en la estación de cercanías de La Rinconada	Consejería de Obras Públicas y Transportes			***
	Plataforma reservada para transporte público en La Algaba	Consejería de Obras Públicas y Transportes		***	
	Altas prestaciones línea Sevilla-Huelva	Ministerio de Fomento		***	***
	Altas prestaciones línea Sevilla-Antequera	Consejería de Obras Públicas y Transportes	***	***	
	Altas prestaciones Sevilla-Cádiz (Tramo Utrera-Las Cabezas)	Consejería de Obras Públicas y Transportes	***		
	Línea de tranvía de Montequinto a Dos Hermanas	Consejería de Obras Públicas y Transportes	***		
	Plataforma reservada para transporte público en Los Alcores	Consejería de Obras Públicas y Transportes		***	
	Nuevo acceso ferroviario a Los Palacios	Consejería de Obras Públicas y Transportes			***
	Tranvía norte-sur (Metro Aljarafe)	Consejería de Obras Públicas y Transportes	***		
	Plataforma reservada para transporte público en Espartinas	Consejería de Obras Públicas y Transportes			***
	Plataforma reservada para transporte público en Almensilla	Consejería de Obras Públicas y Transportes			***
	Mejora del anillo urbano ferroviario de Sevilla y nuevas estaciones	Ministerio de Fomento	***	***	
	Servicios de cercanías sobre la línea ferroviaria a Huelva y nuevas estaciones	Ministerio de Fomento	***	***	
	Plataforma reservada en la A-49 entre Gines y La Pañoleta	Consejería de Obras Públicas y Transportes	***		
	Plataforma reservada entre Gelves y Plaza de Armas	Consejería de Obras Públicas y Transportes	***		
	Intercambiadores de transporte	Consejería de Obras Públicas y Transportes	***	***	***
Mejora de accesibilidad y acondicionamiento del entorno de las estaciones (1)	Ayuntamientos	***	***	***	
Red viaria	Red de carriles ciclistas	Ayuntamientos/Consejería Medio Ambiente	***	***	***
	Construcción de la SE-40	Ministerio de Fomento	***	***	
	Bulevar metropolitano de la Rinconada	Consejería de Obras Públicas y Transportes	***		
	Variante Este de Brenes	Consejería de Obras Públicas y Transportes	***	***	
	Acondicionamiento de la carretera A-477	Consejería de Obras Públicas y Transportes	***		
	Nuevo trazado de la A-8077 entre Camas y Olivares	Consejería de Obras Públicas y Transportes	***	***	
	Mejora de la accesibilidad de la A-376. Tramo SE-30-Montequinto	Consejería de Obras Públicas y Transportes	***		
	Variante Sureste de Alcalá de Guadaíra	Consejería de Obras Públicas y Transportes	***		
	Variante de Puebla del Río	Consejería de Obras Públicas y Transportes	***		
	Variante Este de Utrera	Consejería de Obras Públicas y Transportes	***	***	
	Duplicación de calzada de la N-IV entre Dos Hermanas y los Palacios	Ministerio de Fomento	***	***	
	Duplicación de calzada de la A-362 entre Utrera y Los Palacios	Consejería de Obras Públicas y Transportes	***	***	
	Mejora del enlace de la SE-30 con la A-49	Ministerio de Fomento	***		
	Duplicación de calzada y adecuación funcional de la A-392	Consejería de Obras Públicas y Transportes	***	***	
	Mejora del enlace de la SE-30 con la A-4(Variante Bellavista)	Ministerio de Fomento	***		
	Mejora del enlace de la A-49 con la A-8059 (Bollullos de la Mitación-Umbrete)	Ministerio de Fomento	***		
	Tercer carril en la A-49 hasta Benacazón	Ministerio de Fomento	***		
	Ronda urbana Sur de Mairena del Aljarafe	Consejería de Obras Públicas y Transportes	***	***	
	Conexión entre Mairena y Bormujos	Consejería de Obras Públicas y Transportes	***		
	Variante de Palomares	Consejería de Obras Públicas y Transportes	***	***	
Variante de Benacazón	Consejería de Obras Públicas y Transportes	***	***		
Zonas logísticas	Nueva esclusa en el puerto	Ministerio de Fomento	***	***	
	Dársena del Cuarto	Ministerio de Fomento		***	***
	Nuevo acceso a la zona portuaria desde la SE-40	Ministerio de Fomento		***	
	Mejora del cceso ferroviarios al puerto	Ministerio de Fomento	***		
	Centro de Mercancías de Majarabique	Consejería de Obras Públicas y Transportes	***	***	
Equipamientos	Ampliación Universidad Pablo de Olavide	Consejería Innovación, Ciencia y Empresa			***
	Ampliación Universidad Hispalense	Consejería Innovación, Ciencia y Empresa			***
	Ampliación Palacio de Congresos	Ayuntamiento de Sevilla	***		
	Museo del Agua en cauce del Guadaíra (2)	Consejería Medio Ambiente	***		

SUBPROGRAMA	ACCIÓN	ORGANISMO RESPONSABLE	PLAZO
Regadíos	Modernización de regadíos	Consejería de Medio Ambiente/ Consejería de Agricultura y Pesca	*** **
Abastecimiento de agua	Actuaciones en depósitos de cabecera, ampliación de depósitos reguladores y generales, depósito agua en Carambolo y depósito en Alcalá del Río.	Agencia Andaluza del Agua / Consorcio Provincial de Aguas	*** **
	Abastecimiento a Guillena desde Gergal, ampliación de abastecimiento a Brenes y Carmona, nuevas instalaciones de abastecimiento en Utrera y mejora de abastecimiento a pedanías de Utrera y Los Palacios	Agencia Andaluza del Agua / Consorcio Provincial de Aguas	*** **
	Abastecimiento a Isla Mayor desde Villamanrique	Agencia Andaluza del Agua	***
	Rehabilitación del canal de La Minilla	Agencia Andaluza del Agua / Consorcio Provincial de Aguas	***
	Nuevas redes de transporte, refuerzo de los ramales norte y oeste del Aljarafe, arteria Gelves – Coria, conexión arteria de la Motilla con distribuidor central y sustitución arteria depósito entronque-San José de la Rinconada.	Agencia Andaluza del Agua / Consorcio Provincial de Aguas	*** **
	Nuevos anillos distribuidores en Alcalá del Río y en la zona de Quintos.	Agencia Andaluza del Agua / Consorcio Provincial de Aguas	***
	Ampliaciones y otras actuaciones en ETAP .	Agencia Andaluza del Agua / Consorcio Provincial de Aguas	*** **
	Túnel de cabecera en el Consorcio del Huesna.	Agencia Andaluza del Agua / Consorcio Provincial de Aguas	***
	Ampliación de regulación general del Consorcio del Huesna	Agencia Andaluza del Agua / Consorcio Provincial de Aguas	***
	Conexión Emasesa – Huesna.	Agencia Andaluza del Agua / Consorcio Provincial de Aguas	***
	Sistema de automatización e Incorporación nuevos recursos y tratamientos	Agencia Andaluza del Agua / Consorcio Provincial de Aguas	*** **
	Conducción del embalse de Melonares (3).	Consejería de Medio Ambiente	*** **
Saneamiento	Nuevos colectores	Agencia Andaluza del Agua / Consorcio Provincial de Aguas	*** **
	Nuevos emisarios en La Algaba, Santiponce, Camas, Espartinas y Bormujos.	Agencia Andaluza del Agua / Consorcio Provincial de Aguas	***
	Depósitos de tormentas	Agencia Andaluza del Agua / Consorcio Provincial de Aguas	*** **
	Agrupación de vertidos y EDAR en Brenes, Carmona, Guadajoz, pedanías de Utrera, Los Palacios y sus pedanías y Aznalcóllar..	Agencia Andaluza del Agua / Consorcio Provincial de Aguas	***
	EDAR Ribera de Huelva, Pudio, Carrión de Los Céspedes, La Algaba, El Cuervo y Ampliación EDAR Palomares del Río.	Agencia Andaluza del Agua / Consorcio Provincial de Aguas	***
	Instalación de tratamiento de aguas residuales en El Poblado de Alfonso XIII.	Agencia Andaluza del Agua / Consorcio Provincial de Aguas	***
	Planta de tratamiento de lodos	Agencia Andaluza del Agua / Consorcio Provincial de Aguas	***
Residuos	Construcción de 8 nuevos puntos limpios	Consejería de Medio Ambiente	***
Energía	Gasificación en alta del Ramal a Carmona	Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa-Gas Natural	***
Ejes fluviales	Guadalquivir	Consejería de Medio Ambiente	*** **
	Guadaíra	Consejería de Medio Ambiente	*** **
	Rivera de Huelva	Consejería de Medio Ambiente	*** **
	Embalse del Agrío	Consejería de Medio Ambiente	***
	Embalse de Cala	Consejería de Medio Ambiente	***
	Embalse de Torre del Águila	Consejería de Medio Ambiente	***
Parques metropolitanos	Ampliación del Alamillo	Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio	*** **
	Tablada	Consejería de Medio Ambiente	*** **
	Charco de la Pava	Consejería de Medio Ambiente	***
	Guadaíra	Consejería de Medio Ambiente	*** **
	Riopudio	Ministerio de Medio Ambiente	***
	Aljarafe Centro	Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio	***
	Parque del Porzuna	Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio	*** **
	Cerros de Camas y Castilleja de Guzmán	Consejería de Medio Ambiente	*** **
	Pinares de Puebla del Río y Aznalcázar	Consejería de Medio Ambiente	***
	El Majuelo (ampliación)	Consejería de Medio Ambiente/Ayuntamiento	***
	La Dehesa	Consejería de Medio Ambiente/Ayuntamiento	***

SUBPROGRAMA ACCIÓN	ORGANISMO RESPONSABLE	PLAZO	
Parques asociados a recursos culturales			
Parque del Aljarafe Norte	Consejería de Cultura	***	***
Parque de Los Alcores	Consejería de Cultura	***	***
Corredores verdes			
Red Verde de Sevilla	Ayuntamiento de Sevilla	***	
Corredor Verde del Aljarafe	Consejería de Medio Ambiente	***	
Vía Verde Sevilla – Sanlúcar de Barrameda	Diputación de Sevilla/Consejería de Turismo, Comercio y Deporte	***	***
Carril, pantalan y paso de barcas de Isla Mínima	Diputación de Sevilla/Consejería de Turismo, Comercio y Deporte	***	
Vía Verde de Los Alcores	Consejería de Medio Ambiente	***	
Vía Verde de Itálica	Consejería de Medio Ambiente	***	
Ruta del Agua	Consejería de Medio Ambiente	***	
El Cordel de Villamanrique a Triana	Consejería de Medio Ambiente		***
La Cañada Real de Venta Larga y Torres de Alocaz a Sevilla	Consejería de Medio Ambiente		***
Coladas de Callejón Grande y Callejón Chico	Consejería de Medio Ambiente	***	
Reforestación			
Los Alcores	Consejería de Medio Ambiente	***	***
Cornisa oriental del Aljarafe	Consejería de Medio Ambiente	***	
Riberas fluviales	Consejería de Medio Ambiente	***	***
Vías pecuarias	Consejería de Medio Ambiente	***	***
Riesgos			
Estudio hidráulico para la ordenación de las cuencas	Agencia Andaluza del Agua	***	
Implantación planes de emergencia de presas	Agencia Andaluza del Agua / Consorcio Provincial de Aguas	***	
Encauzamiento Tamarguillo-Ranilla	Consejería de Medio Ambiente	***	***

(1) Acciones a cargo de los desarrollos urbanos (2) Acción incluida en el Parque Guadaira (3) La actuación incluye la totalidad de la conducción de Melonares

Finalmente, en cuanto a la participación de las distintas administraciones, se establece que el 52,8% de la inversión corresponde a la Junta de Andalucía, por el peso que tienen en el total los proyectos sobre transporte público ya previstos en el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevi-

lla: Plan de Movilidad Sostenible (Decreto 188/2006, de 31 de octubre), seguida del Estado con el 42,7%, inversión en gran medida concentrada en la SE-40, y el 4,5% al resto de administraciones y organismos (Diputación, Ayuntamientos, Consorcios).

Programas	Administración	Plazo			TOTAL	%
		Corto	Medio	Largo		
Articulación	Estado	689,62	1.129,1	210,6	2.029,32	51,9
	Junta de Andalucía	777,3	635,3	398,4	1811	46,4
	Otros	66,1	0	0	66,10	1,7
	Total	1.533,02	1.764,4	609	3.906,42	100
Agua, Residuos y Energía	Estado	0	0	0	0	0
	Junta de Andalucía	172,93	92,6	34,59	300,12	67,7
	Otros	93,35	44,38	5,72	143,45	32,3
	Total	266,28	136,98	40,31	443,57	100
Espacios Públicos	Estado	10	0	0	10	2,8
	Junta de Andalucía	143,32	131,8	66,64	341,76	95,4
	Otros	6,37	0	0	6,37	1,8
	Total	159,69	131,8	66,64	358,13	100
Riesgos	Estado	0	0	0	0	0
	Junta de Andalucía	36,33	33,33	0	69,66	98,9
	Otros	0,79	0	0	0,79	1,1
	Total	37,12	33,33	0	70,45	100
TOTAL INVERSIÓN	Estado	699,62	1.129,1	210,6	2.039,32	42,7
	Junta de Andalucía	1.129,88	893,03	499,63	2.522,54	52,8
	Otros	166,61	44,38	5,72	216,71	4,5
	Total	1.996,11	2.066,51	715,95	4.778,57	100

NORMATIVA**TÍTULO PRELIMINAR. EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO**

- Artículo 1 Naturaleza. (N)
- Artículo 2 Ámbito territorial. (N)
- Artículo 3 Objetivos generales del Plan. (N)
- Artículo 4 Efectos. (N)
- Artículo 5 Documentación del Plan. (N)
- Artículo 6 Programación de acciones y seguimiento del Plan. (N y D)
- Artículo 7 Vigencia, revisión y modificación del Plan. (N)
- Artículo 8 Ajustes del Plan. (N)
- Artículo 9 Actualización del Plan. (N)
- Artículo 10 Informe de seguimiento y evaluación. (N)

TÍTULO PRIMERO. LA ARTICULACIÓN TERRITORIAL**Capítulo I. El sistema de asentamientos.**

- Artículo 11 Elementos componentes del sistema de asentamientos. (N)
- Artículo 12 Objetivos para la ordenación del sistema de asentamientos. (N)
- Artículo 13 Caracterización del sistema de asentamientos. (D)
- Artículo 14 Mantenimiento y ampliación del sistema de asentamientos. (D)
- Artículo 15 Áreas de Oportunidad metropolitana. (D)
- Artículo 16 Objetivos y estrategias en relación con las dotaciones y equipamientos metropolitanos. (N)
- Artículo 17 Áreas de Centralidad Metropolitana. (N y D)
- Artículo 18 Criterios de actuación relativos a las dotaciones y equipamientos metropolitanos. (D)

Capítulo II. Sistema de comunicaciones y transportes

- Artículo 19 Determinaciones generales sobre el sistema de comunicaciones y transportes. (N)
- Artículo 20 Sistema de transporte metropolitano (N y D)
- Artículo 21 Red de metro y tranvías (N y D)
- Artículo 22 Red ferroviaria (N, D y R)
- Artículo 23 Intercambiadores de transporte (D)
- Artículo 24 Nodos Principales del Sistema de Movilidad y Transporte. (N y D)
- Artículo 25 Plataformas multimodales. (D)
- Artículo 26 Actuaciones para la red de plataformas multimodales (D)
- Artículo 27 Determinaciones sobre el Puerto y el Aeropuerto (D)
- Artículo 28 Determinaciones sobre el transporte no motorizado (D)
- Artículo 29 Movilidad y transporte en el planeamiento urbanístico. (D)
- Artículo 30 Categorías funcionales de la red viaria. (N y D)
- Artículo 31 Red Viaria de Conexión Exterior (N y D)
- Artículo 32 Red Viaria de Articulación Metropolitana (N y D)
- Artículo 33 Protección de la red viaria. (N)

Capítulo III. Red de espacios libres.

- Artículo 34 Objetivos en relación con la red de espacios libres. (N)
 - Artículo 35 Componentes de la red de espacios Libres. (N y D)
 - Artículo 36 Protección cautelar del suelo afecto a la red de espacios libres. (D)
- Sección 1ª. Parques Metropolitanos.
- Artículo 37 Componentes del Sistema de Parques Metropolitanos. (N y D)
 - Artículo 38 Ordenación de los Parques Metropolitanos.(D)
 - Artículo 39 Determinaciones específicas para la ordenación de los parques metropolitanos. (D)

Sección 2ª. Parques asociados a recursos culturales.

- Artículo 40 Componentes del Sistema de Parques asociados a recursos culturales. (N y D)
- Artículo 41 Ordenación de los Parques asociados a recursos culturales. (D)

Sección 3ª. Ejes Fluviales de Uso Público.

- Artículo 42 Componentes de la red de Ejes Fluviales de Uso Público. (N y D)
- Artículo 43 Ordenación de los Ejes Fluviales de Uso Público. (D)
- Artículo 44 Áreas para actividades náuticas y recreativas. (D)

Sección 4ª. Corredores Verdes.

- Artículo 45 Componentes de la Red de Corredores Verdes. (N y D)
- Artículo 46 Ordenación de los Corredores Verdes. (D)
- Artículo 47 Ejecución y gestión de la Red de Espacios Libres (D y R)

TÍTULO SEGUNDO. DETERMINACIONES SOBRE LA ORDENACIÓN DE USOS**Capítulo I. Determinaciones generales sobre los usos urbanos**

- Artículo 48 Objetivos generales (N y D)
- Artículo 49 Determinaciones para la ordenación de los nuevos crecimientos. (D).
- Artículo 50 Determinaciones sobre el uso residencial. (D)
- Artículo 51 Coordinación de las políticas de vivienda y suelo. (D)
- Artículo 52 Determinaciones sobre los usos productivos. (D y R)
- Artículo 53 Determinaciones sobre los usos terciarios. (D)

Capítulo II. Determinaciones sobre las Áreas de Oportunidad Metropolitana

- Artículo 54 Ordenación de las Áreas de Oportunidad Metropolitana. (N y D)
- Artículo 55 Tipos de Áreas de Oportunidad Metropolitanas (D)

TÍTULO TERCERO. DETERMINACIONES EN RELACIÓN CON EL SISTEMA DE PROTECCIÓN

Capítulo I. Disposiciones generales sobre el Sistema de Protección.

- Artículo 56 Objetivos generales del Sistema de Protección. (N)
Artículo 57 Componentes del Sistema de Protección. (N)

Capítulo II. Espacios Naturales y Bienes Culturales

- Artículo 58 Determinaciones generales (N, D y R)
Artículo 59 Zonas de Protección Ambiental. (N)
Artículo 60 Ordenación de las Zonas de Protección Ambiental. (N y D)
Artículo 61 Montes de dominio público (D)
Artículo 62 Vías Pecuarias. (N y D)
Artículo 63 Ámbito marítimo-terrestre (D)

Capítulo III. Zonas y Elementos de Protección Territorial.

- Artículo 64 Determinaciones generales para las Zonas y Elementos de Protección Territorial. (N)

Sección 1ª. Zonas de Protección Territorial

- Artículo 65 Zonas de Protección Territorial (N)
Artículo 66 Objetivos del Sistema Hidrológico. (N)
Artículo 67 Red de drenaje y cuencas vertientes. (D)
Artículo 68 Embalses y cuencas alimentadoras. (D)
Artículo 69 Acuíferos. (D)
Artículo 70 Zonas Inundables. (D)
Artículo 71 Objetivos de las Áreas Forestales. (N)
Artículo 72 Ordenación de las Áreas Forestales. (D)
Artículo 73 Programa de Reforestación. (R)
Artículo 74 Objetivos de los Escarpes y Formas Singulares del Relieve. (N)
Artículo 75 Ordenación de los Escarpes y Formas Singulares del Relieve. (D y R)
Artículo 76 Objetivos de los Espacios Agrarios de Interés. (N)
Artículo 77 Ordenación de los Espacios Agrarios de Interés. (D)

Sección 2ª. Elementos Culturales del Patrimonio Territorial.

- Artículo 78 Elementos Culturales del Patrimonio Territorial. (N)
Artículo 79 Yacimientos Arqueológicos. (D)
Artículo 80 Edificios y Lugares de Interés Territorial en el medio rural. (D)

Capítulo IV. Disposiciones en relación al paisaje.

- Artículo 81 Objetivos de calidad del paisaje. (N)
Artículo 82 Integración paisajística de los desarrollos urbanos. (D)
Artículo 83 Integración paisajística del viario. (D)
Artículo 84 Integración paisajística de las infraestructuras ferroviarias. (D)

- Artículo 85 Integración paisajística de los tendidos eléctricos. (D)
Artículo 86 Integración paisajística de las infraestructuras de telecomunicaciones. (D)
Artículo 87 Programa sobre el paisaje (D)

TÍTULO CUARTO. DETERMINACIONES EN RELACIÓN CON LAS INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS.

Artículo 88 Objetivos Generales (N)

Capítulo I. Disposiciones sobre las infraestructuras del agua.

- Artículo 89 Objetivos y estrategias en relación con las infraestructuras del agua. (N)
Artículo 90 Gestión integral del ciclo hidráulico. (R)
Artículo 91 Infraestructuras de abastecimiento de agua. (D)
Artículo 92 Infraestructuras de depuración de aguas residuales. (N y D)
Artículo 93 Actuaciones programadas en materia de infraestructuras hidráulicas. (D)

Capítulo II. Disposiciones sobre las infraestructuras de gestión de residuos.

- Artículo 94 Objetivos y estrategias en relación con las infraestructuras de gestión de residuos. (N)
Artículo 95 Dotación de infraestructuras de gestión de residuos. (R)
Artículo 96 Infraestructuras de gestión de residuos. (D y R)
Artículo 97 Actuaciones programadas en materia de infraestructuras de gestión de residuos. (D)

Capítulo III. Disposiciones sobre las infraestructuras energéticas.

- Artículo 98 Objetivos y estrategias en relación con las infraestructuras energéticas. (N)
Artículo 99 Programa Coordinado de Infraestructuras Energéticas. (D)
Artículo 100 Pasillos de la red de energía eléctrica. (D)
Artículo 101 Reservas de suelo para redes de energía eléctrica. (D)
Artículo 102 Trazado de la red de gas y de productos líquidos derivados del petróleo. (D)
Artículo 103 Energías renovables. (D y R)
Artículo 104 Energía y modelo de ciudad. (D)
Artículo 105 Actuaciones programadas en materia de infraestructuras eléctricas (D).

Capítulo IV. Disposiciones sobre las infraestructuras de telecomunicaciones.

- Artículo 106 Objetivos en relación con las infraestructuras de telecomunicaciones. (N)
Artículo 107 Infraestructuras de telecomunicaciones. (D y R)

TÍTULO PRELIMINAR. EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

Artículo 1. Naturaleza. (N)

El presente Plan tiene la naturaleza de Plan de Ordenación del Territorio de ámbito subregional, conforme a lo establecido en el artículo 5.1 apartado b) de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía. Su elaboración se ha realizado de acuerdo con lo que determina el artículo 13 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, y el Decreto 195/2006, de 7 de noviembre, por el que se acuerda la formulación del Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Sevilla.

Artículo 2. Ámbito territorial. (N)

El ámbito territorial del Plan es el establecido en el artículo 2 del Decreto 195/2006, de 7 de noviembre, del Consejo de Gobierno. Incluye los términos municipales completos de Albaida del Aljarafe, Alcalá de Guadaíra, Alcalá del Río, La Algaba, Almensilla, Aznalcázar, Aznalcóllar, Benacazón, Bollullos de la Mitación, Bormujos, Brenes, Camas, Carmona, Carrión de los Cespedes, Castilleja de Guzmán, Castilleja de la Cuesta, Castilleja del Campo, Coria del Río, Dos Hermanas, Espartinas, Gelves, Gerena, Gines, Guillena, Huévar del Aljarafe, Isla Mayor, Mairena del Alcor, Mairena del Aljarafe, Olivares, Los Palacios y Villafranca, Palomares del Río, Pilas, La Puebla del Río, La Rinconada, Salteras, San Juan de Aznalfarache, Sanlúcar la Mayor, Santiponce, Sevilla, Tomares, Umbrete, Utrera, Valencina de la Concepción, Villamanrique de la Condesa, Villanueva del Ariscal y El Viso del Alcor.

Artículo 3. Objetivos generales del Plan. (N)

Son objetivos generales del Plan los siguientes:

- a) Asegurar la integración territorial de la aglomeración urbana en el sistema de ciudades de Andalucía desde una posición de centralidad y contribuir a la cohesión social del ámbito metropolitano.
- b) Reforzar la vinculación interna de la aglomeración mediante el diseño de unas infraestructuras y servicios de transporte que atiendan las necesidades de movilidad dando prioridad a la potenciación del transporte público, en coherencia con el Plan de Transporte Metropolitano del área de Sevilla.
- c) Establecer una red de espacios libres de uso público con el carácter de zonas verdes metropolitanas integrada con las zonas urbanas, agrícolas y naturales y en el conjunto del sistema de articulación.
- d) Atender las nuevas necesidades de infraestructuras energéticas e hidráulicas para el abastecimiento, saneamiento y tratamiento de residuos, así como los criterios para su dotación en los nuevos desarrollos urbanos.
- e) Ordenar el crecimiento de los suelos de uso residencial, manteniendo el sistema de poblamiento y dimensionándolo

los en proporción a las necesidades previstas de crecimiento metropolitano y garantizando los adecuados niveles de equipamientos y servicios públicos.

- f) Identificar los suelos y las infraestructuras vinculadas al desarrollo de actividades productivas, asignando tal uso a las principales áreas de oportunidad de rango metropolitano.
- g) Establecer las zonas que deben quedar preservadas del proceso de urbanización por sus valores o potencialidades ambientales, paisajísticas y culturales, o por estar sometidas a riesgos naturales o tecnológicos.
- h) Identificar los ámbitos preferentes para la localización de dotaciones y equipamientos de alcance metropolitano para promover la desconcentración de los servicios públicos y la creación de nuevos nodos de centralidad.
- i) Preservar los valores paisajísticos del ámbito y garantizar la calidad paisajística de las actuaciones vinculadas a la propuesta de ordenación del Plan.

Artículo 4. Efectos. (N)

1. Los planes urbanísticos, las actividades de planificación e intervención singular de las Administraciones y la actuación de los particulares en la aglomeración urbana de Sevilla se ajustarán al contenido del presente Plan de Ordenación del Territorio, que les vinculará en función del carácter de sus determinaciones y, en su caso, mediante los procedimientos establecidos en el Título II de la Ley 1/1994, de 11 de enero, y en esta Normativa.

2. De acuerdo con el artículo 21 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, las determinaciones de este Plan tendrán el carácter de Normas, Directrices y Recomendaciones:

- a) Tienen el carácter de Normas las determinaciones que así se indiquen expresamente. Las Normas son determinaciones de aplicación directa, vinculantes para las Administraciones y Entidades Públicas y para los particulares en los suelos clasificados como urbanizables y no urbanizables. Las Normas aparecen indicadas con una (N) en los artículos correspondientes de la normativa.
- b) Tienen el carácter de Directrices las determinaciones que así se indiquen expresamente. Las Directrices son determinaciones vinculantes en cuanto a sus fines. Con sujeción a ellas, los órganos competentes de las Administraciones Públicas a quienes corresponda su aplicación establecerán las medidas concretas para la consecución de dichos fines. Las Directrices aparecen indicadas con una (D) en los artículos correspondientes de la normativa.
- c) Tienen el carácter de Recomendaciones las determinaciones que así se indiquen expresamente. Las Recomendaciones son determinaciones de carácter indicativo, dirigidas a las Administraciones Públicas que, en caso de apartarse de las mismas, deberán justificar de forma ex-

presa la decisión adoptada y su compatibilidad con los objetivos del presente Plan. Las Recomendaciones aparecen indicadas con una (R) en los artículos correspondientes de la normativa.

3. Las Normas de aplicación directa prevalecerán desde su entrada en vigor sobre las determinaciones de los planes con incidencia en la ordenación del territorio y sobre los instrumentos de planeamiento urbanístico general.

Artículo 5. Documentación del Plan. (N)

1. De acuerdo con el artículo 12 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, el Plan consta de los siguientes documentos:

- a) Memoria Informativa.
- b) Memoria de Ordenación.
- c) Memoria Económica.
- d) Normativa.
- e) Cartografía de Ordenación.

2. La Memoria Informativa, y los esquemas que la acompañan, establecen el análisis y diagnóstico que fundamenta la propuesta del Plan.

3. La Memoria de Ordenación y la Cartografía de Ordenación establecen los objetivos generales, expresan el sentido de la ordenación, la justificación de la misma y la descripción y ubicación de las propuestas. Constituyen los documentos básicos para la interpretación del Plan.

4. La Memoria Económica comprende el conjunto de actuaciones inversoras que deben ser desarrolladas en cumplimiento de los objetivos y determinaciones del Plan, la evaluación económica global de las mismas, las prioridades y la indicación de los órganos y agentes responsables de su ejecución. La evaluación económica es meramente estimativa de los costes previstos.

5. La Normativa constituye el conjunto de determinaciones de ordenación territorial. Prevalece sobre los restantes documentos del Plan. En caso de conflicto entre distintas determinaciones, la Memoria de Ordenación opera, con carácter supletorio, como instrumento interpretativo.

6. Estos documentos expresan el contenido que para los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional determina el artículo 11 de la Ley 1/1994, de 11 de enero. Los mismos constituyen un todo unitario que deberá interpretarse globalmente.

7. En caso de contradicción entre las determinaciones escritas y la Cartografía de Ordenación prevalecerán las primeras. En las posibles discrepancias entre los gráficos que ilustran la Memoria de Ordenación y la Cartografía de Ordenación prevalecerá esta última.

Artículo 6. Programación de acciones y seguimiento del Plan. (N y D)

1. Las acciones que en desarrollo de este Plan correspondan llevar a cabo por los órganos de la Administración Autonómica serán incorporadas a sus respectivos programas de inversiones con el orden de prioridad establecido para las mismas. (D)

2. A los efectos de la programación se entiende por acción el conjunto de trabajos económicamente indivisibles que ejerce una función técnica precisa y que contempla objetivos claramente definidos. (D)

3. Las Administraciones y organismos públicos de los que dependan las acciones previstas en la Memoria Económica deberán dar cuenta al órgano de seguimiento del Plan de los plazos de ejecución de las inversiones, a fin de la más correcta programación y seguimiento de las mismas. (D)

4. Las prioridades y la vinculación entre acciones establecidas en la Memoria Económica tienen el carácter de Directriz. (D)

5. El órgano de seguimiento del Plan podrá proponer la alteración del ritmo de inversiones previstas en la Memoria Económica a fin de adecuarlo al desarrollo territorial y urbanístico del ámbito. Esta alteración no se considerará modificación del Plan sino ajuste de las previsiones inversoras. (D)

6. Corresponde a la Consejería competente en materia de Ordenación del Territorio la realización de las actividades relacionadas con el seguimiento del Plan. Estas actividades podrán ser ejecutadas, en su caso, por el órgano que se cree a tal efecto. (N)

Artículo 7. Vigencia, revisión y modificación del Plan. (N)

1. El presente Plan tendrá vigencia indefinida.

2. El Plan será revisado cuando así lo acuerde el Consejo de Gobierno y en todo caso siempre que:

- a) Lo prevea el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.
- b) Concurran otras circunstancias sobrevenidas que incidan sustancialmente en la ordenación y/o puedan alterar cualquiera de las determinaciones establecidas en los objetivos establecidos para cada materia.

3. En todo caso, cuando transcurran ocho años desde la aprobación del Plan, el órgano responsable del seguimiento del Plan emitirá un informe en el que se justifique la procedencia de su revisión, de acuerdo con el grado de cumplimiento de sus previsiones.

4. El Plan será modificado cuando se considere necesario para el mejor cumplimiento de sus objetivos, siempre que no sea consecuencia de las determinaciones señaladas en el apartado 2 anterior.

5. No se consideran modificaciones del Plan los ajustes resultantes de su desarrollo y ejecución.

Artículo 8. Ajustes del Plan. (N)

1. Se entiende por ajuste del Plan la delimitación precisa de sus propuestas en las escalas cartográficas de los instrumentos de planeamiento general o en los estudios informativos o anteproyectos de infraestructuras, así como la alteración en el plazo de ejecución de las actuaciones previstas en la Memoria Económica.

2. Los instrumentos de planeamiento general aplicarán las normas y ajustarán los límites de las zonificaciones previstas en este Plan de acuerdo a sus escalas cartográficas. La regularización de límites no puede suponer una disminución ó incremento de la superficie de la zona afectada en el municipio superior al 10% y el nuevo límite deberá estar constituido por elementos físicos o territoriales reconocibles.

3. Los ajustes efectuados se incorporarán en la actualización del Plan a que se hace referencia en el artículo siguiente.

4. La aprobación de los instrumentos de planeamiento general supondrá el ajuste del Plan.

Artículo 9. Actualización del Plan. (N)

1. Se entiende por actualización del Plan la inclusión en un único documento de sus determinaciones vigentes.

2. En el mismo se incluirán las modificaciones aprobadas como, en su caso, los ajustes resultantes del desarrollo y la ejecución del Plan.

3. Se procederá a la actualización del Plan cuando se considere necesario para la mejor comprensión de su contenido y, en todo caso, coincidiendo con el informe de seguimiento a que se hace referencia en el artículo siguiente.

4. La actualización del Plan corresponderá a la persona titular de la Consejería competente en materia de Ordenación del Territorio y su aprobación deberá publicarse en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía.

Artículo 10. Informe de seguimiento y evaluación. (N)

1. La Consejería competente en materia de ordenación del territorio, o el organismo en quien delegue, elaborará cada cuatro años un Informe de seguimiento del Plan.

2. El Informe de Seguimiento analizará el grado de ejecución del Plan y las incidencias ocurridas. En este Informe se propondrán las medidas necesarias para el mejor cumplimiento del Plan y, en su caso, se determinará la conveniencia de proceder a su modificación o revisión.

3. En el Informe de Seguimiento se integrarán los indicadores previstos en el Informe de Sostenibilidad Ambiental.

4. El seguimiento específico de las condiciones ambientales establecidas en el procedimiento de Evaluación Ambiental del Plan, será llevado a cabo por la Comisión de Seguimiento Ambiental, en la que de forma paritaria formarán parte la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio y la Consejería de Medio Ambiente. Las funciones de esta Comisión serán las establecidas en la Memoria Ambiental del Plan.

TÍTULO PRIMERO. LA ARTICULACIÓN TERRITORIAL

Capítulo I. El sistema de asentamientos.

Artículo 11. Elementos componentes del sistema de asentamientos. (N)

1. Son elementos componentes del sistema de asentamientos los siguientes:

a) Los núcleos urbanos configurados por los suelos clasificados como urbanos y urbanizables ordenados por los instrumentos de planeamiento urbanístico general que se encuentre aprobado definitivamente a la entrada en vigor del Plan.

b) Los nuevos suelos clasificados como urbanos y urbanizables ordenados por las revisiones o modificaciones de los instrumentos de planeamiento urbanístico general que se realicen de conformidad con las previsiones del presente Plan.

2. El Plan incorpora al sistema de asentamientos como Áreas de Oportunidad de carácter metropolitano los ámbitos, identificados en el plano de Ordenación de Usos y Sistema de Transportes, que tienen por finalidad contribuir a la recualificación territorial y mejorar la organización y estructuración interna de la aglomeración urbana, garantizando la dedicación de estos suelos a usos de interés supramunicipal.

3. La delimitación de los suelos urbanos y urbanizables reflejada en la cartografía del Plan tiene un carácter meramente informativo del estado del planeamiento en el momento de la redacción de este Plan.

4. La ordenación de las Áreas de Oportunidad Metropolitanas se efectuará conforme a lo establecido en el Título Segundo de esta normativa y en Ficha correspondiente a cada Área de Oportunidad incluida en el Anexo de esta normativa.

Artículo 12. Objetivos para la ordenación del sistema de asentamientos. (N)

Los objetivos del Plan para la ordenación del sistema de asentamientos de la aglomeración urbana son:

a) Consolidar la función de la aglomeración como Centro Regional del Sistema de Ciudades de Andalucía, en el marco de la política territorial andaluza.

b) Propiciar un desarrollo ordenado del sistema de asentamientos, estableciendo las condiciones para su organización.

- c) Aportar unos criterios territoriales comunes para el desarrollo urbano del sistema de asentamientos.
- d) Fortalecer su estructura como área urbana polinuclear de naturaleza metropolitana.
- e) Consolidar el papel central de la ciudad de Sevilla.
- f) Garantizar la cohesión territorial mediante el reequilibrio de las funciones urbanas y la creación de nuevas centralidades en la corona metropolitana.
- g) Reforzar los núcleos de población actuales favoreciendo sus funciones urbanas, regulando los procesos de conurbación y evitando la aparición de nuevos núcleos.
- h) Ordenar el crecimiento de los suelos de uso residencial, manteniendo el sistema de poblamiento y dimensionándolo en proporción a las necesidades previstas de crecimiento metropolitano.
- i) Identificar los suelos y las infraestructuras vinculadas al desarrollo de actividades productivas, residenciales y dotacionales de rango metropolitano, identificando las principales áreas de oportunidad y de centralidad.

Artículo 13. Caracterización del sistema de asentamientos (D)

En orden a la mejor funcionalidad del sistema de asentamientos de la aglomeración urbana, a la mayor eficiencia en la prestación de los servicios públicos y al establecimiento de criterios comunes de ordenación supramunicipal para el planeamiento urbanístico, los núcleos urbanos del área se organizan en los sectores formados por los siguientes municipios:

- Sector A. Ciudad Central: Sevilla.
- Sector B. Sureste: Dos Hermanas y Alcalá de Guadaíra.
- Sector C. Aljarafe: Santiponce, Camas, Castilleja de Guzmán, Valencina de la Concepción, Salteras, Espartinas, Castilleja de la Cuesta, Gines, Bormujos, Tomares, San Juan de Aznalfarache, Mairena del Aljarafe, Gelves, Palomares del Río, Almensilla, Coria del Río, Puebla del Río, Isla Mayor, Albaida del Aljarafe, Olivares, Villanueva del Ariscal, Sanlúcar La Mayor, Umbrete, Benacazón, Bollullos de la Mitación y Aznalcázar.
- Sector D. Guadiamar: Castilleja del Campo, Carrión de los Céspedes, Huévar del Aljarafe, Pilas y Villamanrique de la Condesa.
- Sector E. La Plata: Guillena, Gerena y Aznalcóllar.
- Sector F. La Vega: La Rinconada, La Algaba, Alcalá del Río y Brenes.
- Sector G. Los Alcores: Carmona, Mairena del Alcor y El Viso del Alcor.
- Sector H. Sur: Utrera y Los Palacios.

Artículo 14. Mantenimiento y ampliación del sistema de asentamientos. (D)

1. Los instrumentos de planeamiento urbanístico general evitarán la formación de nuevos núcleos de población mediante

la localización de los nuevos desarrollos urbanos colindantes con los suelos urbanos o urbanizables existentes.

2. Los instrumentos de planeamiento urbanístico general asegurarán la conservación de los componentes rurales o naturales que delimitan los núcleos urbanos, procurarán que en el tratamiento de los bordes periurbanos se establezcan límites claros entre zonas urbanas y rurales, y garantizarán la preservación de la personalidad urbana y funcional diferenciada de los núcleos.

3. Los instrumentos de planeamiento urbanístico general deberán identificar los ámbitos que contengan urbanizaciones y edificaciones llevadas a cabo irregularmente en suelo no urbanizable, para su posible incorporación al proceso urbanístico, con los condicionantes y limitaciones establecidos en este Plan y por la normativa urbanística y sectorial de aplicación y previa incorporación de un estudio de incidencia paisajística que resuelva la integración de los nuevos crecimientos en el modelo general del municipio.

4. Lo establecido en el apartado anterior no será de aplicación en los suelos especialmente protegidos por este Plan o por cualquier otra legislación específica, que deberán quedar en situación de fuera de ordenación, sin perjuicio de las posibles actuaciones disciplinarias, sancionadoras o de protección de la legalidad y restitución de la realidad física alterada que contra las mismas se acuerden.

5. La incorporación al proceso urbanístico de los ámbitos delimitados según lo establecido en el apartado 3 de este artículo se efectuará en la medida y con el ritmo que el propio planeamiento urbanístico general determine, siempre y cuando se garanticen los siguientes aspectos:

- a) Conexión al sistema viario definido en este Plan.
- b) Disponibilidad de infraestructuras urbanas de agua, saneamiento y energía.
- c) Dotación de suelo para equipamientos y servicios públicos acordes a la potencial población del ámbito.
- d) Constitución de las correspondientes Entidades Urbanísticas de Conservación.
- e) Medidas para impedir su expansión estableciendo, en su caso, una corona de suelo no urbanizable de especial protección.

Artículo 15. Áreas de Oportunidad metropolitana. (D)

1. La localización propuesta por el presente Plan para cada Área de Oportunidad tiene carácter vinculante, debiendo el planeamiento urbanístico o el Proyecto de Actuación en su caso, delimitar con precisión el suelo afectado que definitivamente corresponda a cada Área, con los condicionantes establecidos en la ficha correspondiente a cada Área de Oportunidad.

2. La clasificación como urbanizable de los suelos incluidos en las Áreas de Oportunidad Metropolitana no computará a los efectos de las determinaciones sobre la dimensión de los crecimientos urbanos en el planeamiento general establecidas en la Norma 45.4.a) del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.

3. La ordenación de las Áreas de Oportunidad se efectuará conforme a lo establecido en el Título Segundo de esta Normativa y en las Fichas correspondiente a cada Área de Oportunidad.

Artículo 16. Objetivos y estrategias en relación con las dotaciones y equipamientos metropolitanos. (N)

1. Los objetivos del Plan en relación con las dotaciones y equipamientos metropolitanos son los siguientes:

- a) Mejorar los niveles de calidad de vida de los ciudadanos, a través de las dotaciones adecuadas de servicios y equipamientos básicos, garantizándoles un acceso equitativo a los mismos.
- b) Mejorar la competitividad del ámbito como Centro Regional, dotándolo de equipamientos especializados, que cualifiquen la aglomeración urbana desde un punto de vista funcional y productivo.
- c) Contribuir a la ordenación interna de la aglomeración potenciando su carácter policéntrico.

2. Las estrategias del Plan en relación con las dotaciones y equipamientos metropolitanos son las siguientes:

- a) Favorecer la implantación de equipamientos especializados en el ámbito, siguiendo estrategias de cooperación y complementariedad con los restantes Centros Regionales andaluces.
- b) Extender al conjunto de la aglomeración las dotaciones adecuadas de servicios y equipamientos básicos, propiciando la localización de equipamientos metropolitanos en los núcleos con rango de ciudad media o pequeña ciudad de la corona metropolitana.
- c) Reforzar el carácter de red de los equipamientos, creando un sistema continuo y jerarquizado, con criterios de complementariedad respecto a los equipamientos existentes, que cubra el conjunto de la aglomeración.
- d) Establecer criterios para la localización de equipamientos metropolitanos que favorezcan la formación de nuevos polos de centralidad en la corona metropolitana y que frenen una concentración excesiva en la ciudad central.
- e) Vincular la política de dotación de equipamientos a las directrices sobre transporte y movilidad.

Artículo 17. Áreas de Centralidad Metropolitana. (N y D)

1. A los efectos de este Plan se definen como Áreas de Centralidad Metropolitana los siguientes núcleos urbanos que se

establecen como localización preferente para dotaciones y equipamientos de alcance metropolitano: (N)

- a) Alcalá de Guadaíra.
- b) Bormujos.
- c) Carmona.
- d) Coria del Río.
- e) Dos Hermanas.
- f) Mairena del Aljarafe.
- g) Mairena del Alcor/El Viso del Alcor.
- h) Los Palacios y Villafranca.
- i) Pilas.
- j) La Rinconada.
- k) Salteras.
- l) Sanlúcar la Mayor.
- m) Sevilla.
- n) Utrera.
- o) Villanueva del Ariscal.

2. Las actuaciones de iniciativa pública a desarrollar en estos ámbitos podrán ser declaradas de Interés Autonómico, conforme a los artículos 38 y 39 de la Ley 1/1994, de 11 de enero. La declaración de dichas Actuaciones como de Interés Autonómico vinculará directamente al planeamiento general que deberá incorporar sus determinaciones mediante la correspondiente innovación del mismo. (D)

3. Los instrumentos de planeamiento urbanístico general delimitarán los suelos necesarios para la implantación de las dotaciones y equipamientos metropolitanos. Estos suelos se ordenarán en relación con las redes de transporte. En el proceso de planificación se deberán realizar estudios específicos de movilidad, de conformidad con las determinaciones del Plan de Transporte Metropolitano del área de Sevilla. (D)

Artículo 18. Criterios de actuación relativos a las dotaciones y equipamientos metropolitanos. (D)

1. Los instrumentos de planeamiento general deberán prever las reservas de suelo para la implantación de dotaciones y equipamientos de carácter supramunicipal. A tal efecto, los municipios solicitarán a los organismos competentes, durante el proceso de elaboración de los planes o sus revisiones, las previsiones de necesidades de suelo para nuevas dotaciones o ampliación de las existentes

2. El suelo, las instalaciones y las construcciones afectadas a equipamientos y servicios metropolitanos sólo podrán ser desafectados cuando se haya procedido a su previo traslado, o hayan dejado de prestar servicio por resultar innecesarios.

3. El suelo de dominio público destinado a equipamientos y servicios metropolitanos, aún cuando éstos no se hubieran llegado a implantar, hayan sido trasladados o declarados innecesarios, permanecerá en la misma situación demanial.

4. El planeamiento urbanístico general calificará el suelo ocupado por los equipamientos metropolitanos como afectado a los mismos. Excepcionalmente, cuando total o parcialmente el suelo afectado a un equipamiento metropolitano resultase innecesario para el servicio que hubiera venido prestando o para cualquier otro servicio público, el planeamiento urbanístico general podrá calificarlo para otros usos de interés social.

5. Las Administraciones y Entidades Públicas prestatarias de los servicios metropolitanos y los municipios cooperarán para lograr la integración territorial y urbana de los equipamientos metropolitanos y para facilitar la obtención del suelo para su implantación.

Capítulo II. Sistema de comunicaciones y transportes

Artículo 19. Determinaciones generales sobre el sistema de comunicaciones y transportes. (N)

1. Son objetivos del Plan en relación con el sistema de comunicaciones y transportes, en coherencia con el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla, los siguientes:

a) Reforzar el centro regional de Sevilla como Nodo Regional del Sistema de Transportes de Andalucía.

b) Construir un Sistema integrado de transporte y movilidad de carácter intermodal, que satisfaga las demandas de movilidad de la población en coherencia con la ordenación del territorio y en condiciones adecuadas de sostenibilidad ambiental y equidad social.

2. Son estrategias del Plan para la mejora de la movilidad y el sistema de transportes, las siguientes:

a) Reducir la movilidad motorizada.

b) Fomentar el uso del transporte público.

c) Preservar la capacidad actual y futura de la Red Metropolitana de Transporte.

d) Potenciar los modos de transporte no motorizados.

Artículo 20. Sistema de transporte metropolitano (N y D)

1. El sistema de transporte metropolitano está integrado por las infraestructuras e instalaciones recogidas en el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla: Plan de Movilidad Sostenible y por las incorporadas al sistema por este Plan. (N)

2. Son elementos del sistema de transporte metropolitano: (N)

a) La red de metro, que incluye las plataformas reservadas para modo tranviario en las coronas metropolitanas.

b) La red ferroviaria, que incluye tanto la red de cercanías como la de conexión regional y estatal.

c) Los intercambiadores de modos de transporte.

d) Nodos principales del sistema de movilidad y transportes.

e) Las Plataformas reservadas para Autobús-VAO y/ o carril preferente para autobuses.

f) Las Reservas de suelo para futuras plataformas e intercambiadores de transporte público.

g) El Puerto de Sevilla.

h) El Aeropuerto de Sevilla.

3. La gestión de los componentes de escala metropolitana del Sistema de Transportes público definido en el Plan se instrumentará a través del Consorcio Metropolitano de Transportes del Área de Sevilla. (D)

4. Los trazados y características técnicas de los elementos del sistema de transportes identificados en la documentación gráfica del presente Plan no tienen carácter vinculante y podrán ser modificados por la Administración competente en el procedimiento previsto por la legislación sectorial para su ejecución.(D)

5. Se consideran prioritarias las actuaciones que respondan a alguno de los siguientes criterios: (D)

a) Las que se califiquen de interés metropolitano de acuerdo con lo previsto en el artículo 13 de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía y de lo establecido por el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla en su determinación 7.3.

b) Las destinadas a servir de soporte a servicios públicos de transporte.

c) Las que supongan una mejora para la extensión de los modos no motorizados de transporte.

Artículo 21. Red de metro y tranvías (N y D)

1. Integran la red de metro-tranviaria de la aglomeración urbana: (N)

a) Las líneas de metro aprobadas por el Consejo de Gobierno para la ciudad de Sevilla.

b) La prolongación a la corona metropolitana de la línea 1: Mairena del Aljarafe y Montequinto.

c) Las líneas y ramales tranviarios previstos en el vigente Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla.

2. El Plan, en coherencia con la planificación sectorial, establece las siguientes actuaciones en la red de metro y tranvía: (D)

- a) Líneas 1, 2, 3 y 4 del metro.
- b) Ramal tranviario hasta Pago de Enmedio.
- c) Ramal tranviario de La Rinconada a la estación de Cercanías de San José.
- d) Línea tranviaria a Alcalá de Guadaíra.
- e) Línea tranviaria de Montequinto -Dos Hermanas.
- f) Ramal tranviario norte-sur (Metro Aljarafe) con bifurcaciones a:
 - Mairena- Coria del Río y Puebla del Río,
 - San Juan-Tomares-Bormujos
 - Mairena-Bormujos – Salteras.

Artículo 22. Red ferroviaria (N, D y R)

1. La red ferroviaria de la aglomeración urbana la integran las infraestructuras, dotaciones y servicios ferroviarios de conexión exterior (altas prestaciones y líneas regionales) y de cercanías existentes, y las propuestas recogidas en el presente Plan. (N)

2. La red ferroviaria de conexión exterior actual está compuesta por las líneas (Sevilla-Huelva, Sevilla-Cádiz, Sevilla-Málaga/Granada/Algeciras/Almería, Sevilla-Madrid por Linares) y AVE Sevilla-Madrid. (N)

3. En relación con la red ferroviaria de conexión exterior se plantean las siguientes actuaciones: (D)

- a) Línea de Altas Prestaciones Sevilla-Cádiz.
- b) Línea de Altas Prestaciones Sevilla-Huelva.
- c) Línea de Altas Prestaciones Sevilla-Antequera correspondiente al Eje transversal de Andalucía.
- d) Mejora del acceso al Puerto de Sevilla desde la estación de La Salud.
- e) Nuevo acceso ferroviario al Aeropuerto, a través del nuevo Eje Ferroviario Transversal de Andalucía.

4. Son objetivos del Plan en relación a la red de cercanías los siguientes: (N)

- a) Optimizar las infraestructuras existentes ampliando la cobertura territorial del servicio de cercanías al Aljarafe Norte.
- b) Mejorar las comunicaciones sector urbano de La Cartuja
- c) Mejorar el anillo ferroviario urbano para cubrir la demanda de los desarrollos residenciales y productivos planteados

5. La red de cercanías ferroviarias actual está compuesta por: (N)

- a) La línea C-1 Utrera-Santa Justa-Brenes, y las estaciones de Cantaelgallo, Dos Hermanas, Bellavista, Virgen del Rocío, San Bernardo, Santa Justa, La Rinconada y Brenes.
- b) La línea C-4 circular y las estaciones de Padre Pío- Palmete y Palacio de Congresos.

6. Son actuaciones prioritarias en la red de cercanías, en coherencia con la planificación sectorial: (D)

- a) Nueva línea de servicios al Aljarafe (C-5).
- b) Remodelación de las estaciones existentes y construcción de nuevas estaciones en el corredor Aljarafe: Camas, Santiponce, Salteras-Valencina, Olivares –Villanueva, Sanlúcar y Benacazón.
- c) Nueva línea de servicio a la Cartuja (C-2) conectada con Santa Justa.
- d) Construcción de una nueva estación en San Jerónimo y la remodelación de los apeaderos del Estadio Olímpico y La Cartuja.
- e) Desdoble de la vía en todo su recorrido y cierre del anillo urbano ferroviario.
- f) Nuevas estaciones en La Salud, Pineda, Pítamo, Pablo Olavides, Infanta Elena, Buen Aire, Pino Montano en Sevilla y Cádiz en La Rinconada.
- g) Acceso ferroviario a Los Palacios y Villafranca.

7. De acuerdo con las previsiones de la planificación de infraestructuras de la Junta de Andalucía, se recomienda al órgano sectorial competente la extensión de los servicios de cercanías al conjunto de la red ferroviaria convencional del ámbito del Plan. (R)

8. Al objeto de proteger la zona adyacente a la red ferroviaria de la ocupación urbana, de acuerdo con la normativa vigente, se establece una zona de protección de 70 metros a ambos lados de la arista exterior de la explanación. (D)

Artículo 23. Intercambiadores de transporte (D)

1. La red de intercambiadores de transporte de la aglomeración urbana incluye las estaciones y apeaderos de metro, tranvía y/o ferrocarril de cercanías, y aparcamientos disuasorios en sus entornos para posibilitar y facilitar el intercambio.

2. El Plan identifica según la funcionalidad de los mismos:

- a) Intercambiadores de modos público/privado (aparcamiento disuasorio en el entorno de las estaciones o apeaderos).
- b) Intercambiadores de modos públicos.

- c) Intercambiadores mixtos o alternativos.
3. El Plan, en coherencia con la planificación sectorial establece las siguientes actuaciones:
- a) Intercambiadores de modos público en Santa Justa, San Bernardo, Prado de San Sebastián, Parque los Príncipes, Virgen del Rocío, Bermejales, Torretriana y Pablo Olavides.
- b) Intercambiadores mixtos en la red tranviaria proyectada y en las estaciones de cercanías de Bellavista, La Salud, Palacio de Congresos y La Rinconada.
- c) Aparcamientos disuasorios en las restantes estaciones de cercanías y paradas intermedias de las líneas tranviarias, que se recogen en el plano de Ordenación de Usos y Sistemas de Transportes.

Artículo 24. Nodos Principales del Sistema de Movilidad y Transporte. (N y D)

1. El Plan, en coherencia con el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla: Plan de Movilidad Sostenible, identifica en el plano de Ordenación de Usos y Sistema de Transportes, los Nodos Principales del Sistema de Movilidad y Transporte de la aglomeración. (N)
2. Al objeto de garantizar la funcionalidad de los Nodos Principales de Transporte, las actuaciones urbanísticas que se sitúen a una distancia igual o inferior a 500 m de un Nodo principal deberán someterse al informe previo de la Consejería de la Junta de Andalucía que ostente las competencias en transporte, que decidirá si la actuación debe ser objeto de un Estudio de Movilidad. (N)
3. Las conclusiones del Estudio de Movilidad serán de obligado cumplimiento por el proyecto de actuación y podrán, en su caso, dar lugar a una modificación del planeamiento urbanístico. (D)
4. La localización de los Nodos en la documentación gráfica del presente Plan no tiene carácter vinculante y podrán ser modificados por la Administración competente en el procedimiento previsto por la legislación sectorial para su ejecución. (D)
5. En el supuesto de que el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla elimine dicha categoría en alguno de los Nodos o establezca esa consideración a nuevos intercambiadores de modos de transporte público, estas modificaciones tendrá la consideración de ajuste de Plan y se incorporará al mismo en la actualización prevista en el artículo 9. (D)

Artículo 25. Plataformas multimodales. (D)

1. Las nuevas infraestructuras viarias de la red de articulación metropolitana que se proyecten en el ámbito deberán incluir en los Estudios Informativos la viabilidad de incorporar en su sección transversal plataformas reservadas para el transporte público, carriles para bicicletas y sendas peatonales.

2. Los programas de mejora y acondicionamiento del viario que integra la red de articulación metropolitana deberán valorar la viabilidad de convertir estas vías en plataformas multimodales y contendrán las medidas necesarias para su transformación en aquellos casos en los que su conversión se considere viable.

3. El diseño de las plataformas multimodales incluirá espacios reservados para el transporte público (tranvía, metro ligero o autobús), calzada o calzadas para vehículos privados y espacios para los modos no motorizados. En todos los casos, el transporte público tendrá preferencia sobre los vehículos privados.

4. El modo de transporte a desarrollar en las plataformas reservadas recogidas en el Plan está condicionado a las previsiones de demanda de viaje que se estimen por el organismo competente en materia de transportes.

5. El conjunto de terminales de transporte, paradas e intercambiadores de las plataformas reservadas serán objeto de las actuaciones necesarias para garantizar su adecuada accesibilidad mediante líneas de transporte público, la adecuación del entorno para la circulación de bicicletas y peatones, y la localización, en su caso, de aparcamientos disuasorios para vehículos privados.

Artículo 26. Actuaciones para la red de plataformas multimodales (D)

1. El Plan, en coherencia con la planificación sectorial, establece las siguientes actuaciones:

- a) Plataformas reservada para autobús
- Sevilla - Cortijo del Cuarto.
 - Gines - La Pañoleta (A-49).
 - Gelves (A-8058) - El Parque de los Príncipes (Sevilla).

b) Itinerario preferente para autobús

- Espartinas – Gines (A-8076).
- Umbrete – Bollullos (A-8059).
- Sevilla- La Algaba y núcleos de la Rinconada (A-8081, A-8002, A-8009, A-8004).
- Bellavista - Dos Hermanas (N-IV).
- Camas - Salteras (A-8077).
- Camas-Santiponce (N-630).

2. El Plan, en coherencia con la planificación sectorial, establece las siguientes reservas de suelo para futuras plataformas e intercambiadores de transporte público:

- a) La Rinconada - La Algaba.
- b) Los Alcores, Alcalá de Guadaira -Carmona.
- c) Palomares del Río - Almensilla.
- d) Espartinas - Umbrete.

3. En el marco de la revisión o la modificación del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla se valorará la

ampliación de la red de plataformas multimodales y la implantación de nuevos itinerarios preferentes para autobús para permitir la conexión de las áreas de oportunidad previstas por el presente Plan.

Artículo 27. Determinaciones sobre el Puerto y el Aeropuerto (D)

1. Son objetivos de este Plan en relación con el Puerto y Aeropuerto de Sevilla como nodos de primer nivel de conexión de la aglomeración con el exterior los siguientes:

- a) Reforzar su integración en el sistema intermodal de transportes de Andalucía, mediante su conexión con la red viaria y ferroviaria de alta capacidad y prestaciones.
- b) Potenciar las funciones económicas y logísticas en los mismos.
- c) Desarrollar las actuaciones previstas por sus respectivos Planes Directores aprobados o sus modificaciones, así como por la planificación sectorial estatal o autonómica vigente.

2. El Plan prevé, en coherencia con la planificación sectorial, las siguientes actuaciones en el Aeropuerto de Sevilla:

- a) Construcción de una estación de ferrocarril, asociada a la línea de Alta Velocidad transversal de Andalucía.
- b) Ampliación de los aparcamientos para vehículos.
- c) Reserva para ampliación futura de la pista de vuelo.

3. El Plan prevé, en coherencia con la planificación sectorial, las siguientes actuaciones en el Puerto de Sevilla:

- a) Mejora del acceso ferroviario a la estación de la Salud.
- b) Acceso viario directo a la SE-40.
- c) Desarrollo y ampliación de las zonas logísticas.
- d) Reordenación para usos cruceísticos y actuaciones puerto-ciudad en los muelles de las Delicias y Nueva York.
- e) Ampliación del Puerto con nuevos desarrollos en la Dársena de El Cuarto.
- f) Nueva Esclusa.

4. Las prioridades y programación de las actuaciones previstas se ajustarán a lo establecido por la planificación sectorial que les compete.

5. El planeamiento de desarrollo y edificaciones afectadas por las servidumbres aeronáuticas definirán sus características respetando las limitaciones impuestas por la legislación sectorial aeroportuaria y de navegación aérea que le es de aplicación.

Artículo 28. Determinaciones sobre el transporte no motorizado (D)

1. El Plan recoge una red de itinerarios para bicicletas de alcance metropolitano, identificada en la Memoria de Ordenación, con el objetivo de conectar los núcleos de la aglomeración urbana entre sí y con los puntos más significativos de atracción de este modo de transporte.

2. El órgano competente en materia de transportes, en coordinación con la Consejería de Medio Ambiente, a través del Plan de Recuperación y Ordenación de las Vías Pecuarias de Andalucía y el programa de creación de itinerarios no motorizados en los entornos de las grandes ciudades, implementarán la red propuesta y las acciones dirigidas al fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte metropolitano, prestando especial atención a las posibilidades del viario de articulación metropolitano que sirve a las áreas de mayor concentración urbana.

Artículo 29. 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 24 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.

Artículo 30. Categorías funcionales de la red viaria. (N y D)

1. La red viaria de la aglomeración urbana de Sevilla se dividirá, según su funcionalidad, en las siguientes categorías: (N)

a) Red de Conexión Exterior: compuesta por las vías señaladas como tales en el plano de Ordenación de Usos y Sistema de Transportes, que conectan el ámbito con el exterior (ejes radiales) y aquellas otras que conectan a estos ejes radiales entre sí.

b) Red de Articulación Metropolitana: compuesta por las vías señaladas como tales en el plano de Ordenación de Usos y Sistema de Transportes, que articulan las relaciones internas de la aglomeración urbana canalizando los flujos entre las áreas urbanas y productivas en los distintos sectores metropolitanos y de estos con la ciudad central .

c) Red de Acceso Local, constituida por el resto de las vías señaladas como tales en el Plano de Sistema de Transportes y Ordenación de Usos, que completan la malla viaria a nivel local favoreciendo las relaciones en el interior de los sectores metropolitanos.

2. La capacidad y condiciones técnicas de los viarios de cada una de las categorías consideradas se definirán por el organismo competente en materia de carreteras de acuerdo con su planificación sectorial. (D)

3. Los trazados viarios propuestos en la documentación gráfica del presente Plan no tienen carácter vinculante y podrán ser modificados por la Administración competente en el procedimiento previsto por la legislación sectorial para su ejecución. (D)

Artículo 31. Red Viaria de Conexión Exterior (N y D)

1. La Red Viaria de Conexión Exterior se compone de los siguientes itinerarios: (N)

a) Sevilla-Córdoba-Madrid: A-4 (E-05).

b) Sevilla-Cádiz: A-4 /AP-4 (E-05).

c) Sevilla-Extremadura: A-66 (E-803).

d) Sevilla-Huelva: A-49 (E-01).

e) Sevilla-Granada-Málaga: A-92.

f) Circunvalación SE-30.

2. La Red viaria de Conexión Exterior integra, además, el proyecto de circunvalación SE-40, cuyo objetivo es articular el conjunto de penetraciones territoriales a la aglomeración y liberar el viario interior del tráfico de paso. (N)

3. Sobre la red de viaria de conexión exterior el Plan establece las siguientes actuaciones: (D)

a) Mejora de la funcionalidad del tramo de la A-4 Aeropuerto-Arroyo Espartales.

b) Mejora de la funcionalidad el nudo SE-30 con la A-4 (Variante de Bellavista).

c) Mejora del enlace de la A-49 con la A-8059 Bollullos de la Mitación-Umbrete.

d) Nuevo acceso al Puerto de Sevilla desde la SE-40.

e) Tercer carril en la A-49 hasta Benacazón.

4. En el marco de la revisión o la modificación del vigente Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla, se valorará la viabilidad de realizar una variante de la A-92 entre el enlace de ésta con la A-360 y la SE-40. (D)

Artículo 32. Red Viaria de Articulación Metropolitana (N y D)

1. La Red Viaria de Articulación Metropolitana se compone de los siguientes itinerarios: (N)

a) Guillena-N-630 (A-460).

b) Sevilla-La Algaba-Alcalá del Río (A-8006).

c) Sevilla-La Rinconada-Brenes (A-8009, A-8004).

d) Carmona-Brenes (A- 462).

e) Los Alcores: Carmona-Alcalá de Guadaíra-Dos Hermanas (A-398 y A-392).

- f) Mairena del Alcor-A-4 (A-8025).
- g) Los Alcores –Sevilla (A-8026).
- h) Sevilla-Utrera(A-376).
- i) Utrera-Los Palacios y Villafranca (A-362).
- j) Sevilla-Dos Hermanas- Los Palacios (NIV).
- k) Eje Sur del Guadalquivir: Sevilla-Puebla-Isla Mayor (SE-30, A-8058, A-8050 y A-8053).
- l) Eje Norte–Sur del Aljarafe: Santiponce-Valencina-Gines-Mairena del Aljarafe-Palomares-Coria del Río (SE-3407, A-8062, A-8056, SE-3303 y A-8051).
- m) Coria del Río-Almensilla-Bollullos de la Mitación-Umbrete-Villanueva del Ariscal-Olivares (A-8052, A-8059, A-8074 y A-8075).
- n) San Juan de Aznalfarache-Mairena del Aljarafe-Almensilla (A-8057 y A-8055).
- o) Castilleja de la Cuesta-Bormujos-Bollullos de la Mitación-Aznalcázar-Pilas (A-474).
- p) Camas-Castilleja de la Cuesta-Gines-Espartinas-Sanlúcar la Mayor-Castilleja del Campo (A-8076 y A-472).
- q) Castilleja del Campo-Carrión de los Céspedes-Pilas-Villamanrique de la Condesa (A-8153, A-8061 y A-8060).
- r) Aznalcázar-Benacazón-Sanlúcar la Mayor-Olivares-Salteras-Valencina-Castilleja de Guzmán-Camas (A-473 y A-8077).
- s) Huévar del Aljarafe-Aznalcóllar-Gerena (A-8064, A-472 y A-477).
- t) Las Pajanosas-Camas (N-630).

2. Cumplen también funciones de articulación metropolitana los viarios de conexión exterior que penetran hasta la SE-30, a excepción de la A-66 y la A-4/AP-4. (N)

3. Sobre la red de articulación metropolitana el Plan establece las siguientes actuaciones: (D)

- a) Variante de Brenes.
- b) Duplicación de calzada y adecuación funcional de la A-392 (Alcalá-Dos Hermanas).
- c) Mejora de la accesibilidad de la A-376. Tramo SE-30-Montequinto.
- d) Duplicación de calzada de la N-IV (Dos Hermanas-Los Palacios).
- e) Variante Este de Utrera.
- f) Duplicación de la calzada A-362, Utrera-Los Palacios.
- g) Variante de Puebla del Río.

h) Variante Este de Palomares del Río.

i) Variante Sur de Mairena del Aljarafe.

j) Conexión Mairena del Aljarafe-Bormujos.

k) Variante de Benacazón.

l) Nuevo trazado de la A-8077.

m) Variante Sureste de Alcalá de Guadaíra.

n) Nuevo Acceso Norte a Sevilla a través del Pago de Enmedio (La Rinconada), con bifurcación para conectar con las A-8000 y A-8004 y prolongación hasta la variante de Alcalá del Río.

4. En el marco de la revisión o la modificación del vigente Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla, se valorará la viabilidad de ampliar las actuaciones en la red viaria recogidas en el apartado anterior. Entre las actuaciones a incorporar se encontrarán, con carácter preferente, el análisis de viabilidad y desarrollo de la conexión entre Mairena del Aljarafe y la Autovía de Coria del Río (tramo Mairena del Aljarafe), las variantes de Guillena y Umbrete, la ampliación de la capacidad de la variante de Puebla del Río y actuaciones de mejora de la funcionalidad de la A-477. (D)

5. En el marco de la programación de las actuaciones de mejora y acondicionamiento de la red viaria, el órgano competente en materia de infraestructuras de transporte valorará la oportunidad de establecer acciones de mejora en los siguientes viarios, considerados prioritarios por el presente Plan: A-8053; A-8050; A-8061; A-8025 y A-8026. (D)

Artículo 33. Protección de la red viaria. (N)

1. Las vías de gran capacidad de la aglomeración y sus enlaces se consideran elementos claves en la ordenación del espacio metropolitano, dada la accesibilidad que aportan y las sinergias de ocupación que generan en los espacios de su entorno.

2. Con los objetivos de garantizar la funcionalidad de estas vías y permitir la implantación de plataformas reservadas de transporte público en las mismas, se establece, en coherencia con las determinaciones del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla: Plan de Movilidad Sostenible, una Zona de Cautela.

3. La Zona de Cautela en el viario de gran capacidad se delimita como el espacio comprendido dentro de dos bandas laterales a la carretera, de 300 metros de anchura medidos desde la arista exterior de la calzada más próxima, sin perjuicio de las servidumbres legales establecidas por la legislación sectorial.

4. En el entorno de los enlaces del viario de gran capacidad la Zona de Cautela se delimita como el espacio comprendido dentro de un círculo de radio igual a 500 metros, con centro

en el punto de intersección de los ejes de las vías concluyentes en el enlace, sin perjuicio de las servidumbres legales establecidas por la legislación sectorial.

5. En la Zona de Cautela las actuaciones edificatorias en suelo no urbanizable o en suelo urbanizable sin planeamiento de desarrollo aprobado, cuya finalidad sea distinta al servicio directo de la carretera, deberán aportar el correspondiente Estudio de Tráfico que garantice el cumplimiento de los objetivos enunciados en el apartado 2 de este artículo.

6. El Estudio de Tráfico deberá abordar las siguientes cuestiones:

- a) Situación actual del tráfico en la vía de gran capacidad y en el entorno de la actuación.
- b) Incidencia sobre el tráfico de la nueva actuación, tanto en el momento de su puesta en servicio, como en un horizonte de 5 y 10 años.
- c) Propuesta de actuación para el acceso en vehículo motorizado a la actuación compatible con los objetivos perseguidos con la delimitación de la Zona de Cautela.
- d) Análisis de la viabilidad del acceso peatonal y en modos no motorizados a la actuación y propuestas para el fomento de los mismos.

Capítulo III. Red de espacios libres.

Artículo 34. Objetivos en relación con la red de espacios libres. (N)

Son objetivos del Plan en relación con la red de espacios libres los siguientes:

- a) Mejorar la calidad de vida de la población residente en la aglomeración facilitando el acceso a los espacios libres, los bienes culturales y el paisaje.
- b) Contribuir a la integración territorial de la aglomeración mejorando la relación entre los espacios urbanos y los rurales y potenciando el papel de estos espacios en la organización del territorio metropolitano.
- c) Crear una red de espacios de uso público, vinculada al ocio y las actividades recreativas.
- d) Crear una red de parques asociados a recursos culturales, vinculada a la interpretación del patrimonio cultural y el paisaje.
- e) Conectar entre sí los espacios libres de uso público mediante corredores verdes.
- f) Establecer relaciones de complementariedad entre los distintos elementos de la Red de Espacios Libres.
- g) Articular una única red de espacios de uso público para el ámbito de la aglomeración localizando y diseñando los

parques urbanos de sistema general con criterios de complementariedad respecto a los Parques metropolitanos.

Artículo 35. Componentes de la red de espacios Libres. (N y D)

1. Constituyen la red de espacios libres de la aglomeración urbana de Sevilla los que se indican a continuación y se delimitan en el plano de la Red de Espacios Libres: (N)

- a) Parques Metropolitanos.
- b) Parques asociados a recursos culturales.
- c) Ejes fluviales y embalses.
- d) Corredores Verdes.

2. Forman también parte de la Red de Espacios Libres de la aglomeración urbana de Sevilla: (D)

- a) Las zonas de uso público de los montes de dominio público y de los Espacios Naturales Protegidos establecidos por sus correspondientes instrumentos de planificación, que se regirán por sus respectivas normas y planes de ordenación y gestión.
- b) El dominio público marítimo terrestre y los suelos colindantes con el mismo clasificados a la entrada en vigor de este Plan como no urbanizables o urbanizables sin instrumento de desarrollo aprobado, en una franja de, al menos, 200 metros tierra adentro desde el límite interior de la ribera del mar, que se ordenarán conforme a lo establecido en el artículo 63 de estas normas.

Artículo 36. Protección cautelar del suelo afecto a la red de espacios libres. (D)

1. Las Administraciones Públicas asegurarán la preservación de los suelos incluidos en la Red de Espacios Libres de los procesos de urbanización y la protección de los dominios públicos afectados, y fomentarán las actividades de ocio, recreativas y deportivas para la población. A tal fin, los instrumentos de planeamiento general clasificarán estos suelos como no urbanizables de especial protección o, como sistema general de espacios libres en función de la normativa específica que le sea de aplicación.

2. Hasta tanto no se produzca la ordenación y gestión de los espacios incluidos en la Red de Espacios Libres, sobre el suelo vinculado no podrán implantarse edificaciones, construcciones o instalaciones de ningún tipo, ni realizarse usos o actividades distintas a la normal explotación primaria de los terrenos.

3. Excepcionalmente, podrán autorizarse por los órganos competentes en materia urbanística la construcción de edificaciones e instalaciones de utilidad pública o interés social, siempre que el uso al que se destinen éstas sean compatibles con los objetivos establecidos para tales espacios por

el presente Plan, así como que resulten autorizables según las disposiciones del planeamiento urbanístico general.

Las edificaciones, construcciones e instalaciones no destinadas al uso público, y erigidas con anterioridad a la aprobación del presente Plan en el suelo afectado por la delimitación de los espacios incluidos en la Red de Espacios Libres, serán consideradas como fuera de ordenación.

SECCIÓN 1ª. PARQUES METROPOLITANOS.

Artículo 37. Componentes del Sistema de Parques Metropolitanos. (N y D)

1. El Sistema de Parques Metropolitanos de la aglomeración urbana estará formado por los espacios identificados en el plano de ordenación de la Red de Espacios Libres, que se enumeran a continuación: (N)

a) Parques existentes:

- El Alamillo.
- Parque Periurbano de Hacienda Porzuna.
- Parque Periurbano de El Gergal.
- Parque Periurbano de La Corchuela.
- Corredor del Guadiamar.
- Dehesa de Abajo.
- Cañada de los Pájaros.
- El Majuelo.

b) Parques propuestos:

- Ampliación del Alamillo.
- Tablada.
- Charco de la Pava.
- Guadaira.
- Arroyo Culebras.
- Riopudio.
- Aljarafe Centro.
- Parque del Porzuna.
- Cerros de Camas y Castilleja de Guzmán.
- Pinares de Puebla del Río y Aznalcázar.
- Ampliación del Majuelo.
- La Dehesa.

2. La inclusión en el sistema de Parques Metropolitanos de espacios integrados en la Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía se realiza sin perjuicio del régimen de gestión propio de estos espacios, de acuerdo con la legislación medioambiental. (N)

3. La delimitación recogida en el plano de ordenación de la Red de Espacios Libres tiene carácter indicativo y cautelar hasta que el planeamiento urbanístico o el Proyecto de Actuación general delimiten el suelo afectado definitivamente por cada Parque Metropolitano. (D)

Artículo 38. Ordenación de los Parques Metropolitanos.(D)

1. El planeamiento urbanístico general deberá integrar los Parques Metropolitanos en la estructura general y orgánica de los respectivos municipios y prever su ordenación pormenorizada y de desarrollo, así como la de su entorno, de acuerdo con lo establecido por el presente Plan.

2. La ordenación detallada de estos espacios procurará la distribución equilibrada de usos, atendiendo al fomento del uso público e implantación de actividades de ocio, a la protección de las características del territorio y a la conservación del patrimonio cultural.

3. La implantación de redes de infraestructuras se deberá limitar a las necesarias para asegurar el acceso de los usuarios y el suministro de energía y servicios fundamentales en las áreas de servicio y dotación.

4. Los usos e instalaciones que se propongan se deben realizar en coherencia con los recursos naturales presentes en cada área, valorando los recursos hídricos, forestales o de cualquier naturaleza, en cada caso. De la misma forma, la localización de instalaciones y servicios debe evitar los lugares más valiosos desde el punto de vista de los recursos naturales, ambientales y paisajísticos.

5. Las actuaciones a realizar en cada zona deben procurar la restauración de los impactos antrópicos e introducir las medidas necesarias para garantizar la preservación de los recursos naturales.

Artículo 39. Determinaciones específicas para la ordenación de los parques metropolitanos. (D)

1. En la ordenación de los parques metropolitanos de Tablada y Charco de la Pava, se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

- a) Se preservará la llanura de inundación del río Guadalquivir para garantizar la funcionalidad del cauce en régimen de avenidas, sin riesgo para bienes y personas.
- b) Se procurará la creación de un gran espacio naturalizado para uso público extensivo y con capacidad para acoger usos dotacionales.
- c) Configurar el espacio como pulmón verde de la aglomeración en el sector más de mayor densidad poblacional.
- d) Poner en valor el cauce funcional del río y abrirlo al uso y disfrute de la población metropolitana.

2. En la ordenación del Parque del Guadaira se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

- a) Posibilitará la recuperación ambiental del río, la puesta en valor de sus recursos paisajísticos y culturales y la recualificación paisajística de los bordes urbanos, en especial de los suelos industriales de la margen derecha del cauce.

b) Contribuir a la creación del principal parque metropolitano del sector centro-sur de la aglomeración integrando este Parque con el parque del cauce antiguo del Guadaira (Sevilla) y con el eje del encauzamiento del citado río.

c) Incluir en el diseño del Parque tanto elementos lineales para el uso público recreativo como espacios destinados a un uso intensivo.

3. En la ordenación del Parque del Riopudio se procurará su configuración como eje lineal para el uso público, la recuperación ambiental del río y su entorno, la contribución a la prevención del riesgo de avenidas y su identificación como límite a la conurbación entre la primera y segunda corona del Aljarafe.

4. En la ordenación del Parque Central del Aljarafe, se procurará su inserción e integración con las tramas urbanas colindantes, y su accesibilidad mediante transporte público desde los municipios del sector central de la primera corona del Aljarafe. Su diseño y ordenación se orientará fundamentalmente a la consecución de un gran espacio verde arbolado.

5. En la ordenación del Parque del Porzuna, se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

a) Se procurará la integración en un mismo ámbito de uso público el parque urbano incluido en el Plan General de Ordenación Urbanística, el parque periurbano de la Hacienda del Porzuna y la ampliación propuesta por este Plan.

b) Se garantizará la restauración ambiental y salvaguarda del cauce del arroyo Porzuna y su entorno para garantizar su funcionalidad.

c) Se incluirán zonas para un uso público intensivo.

d) Se procurará la conexión del parque con la Zona de Protección territorial constituida por el Escarpe del Aljarafe.

6. En la ordenación del Parque de los Cerros de Camas y Castilleja de Guzmán, se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

a) Se garantizará su forestación y que el tratamiento ambiental y paisajístico del parque ponga en valor su relevante posición topográfica y sus singulares características físicas, como principal referente paisajístico del sector central de la aglomeración urbana.

b) En la ordenación del espacio para el uso público se prestará especial atención a la implantación de elementos que potencien su papel como punto de observación y percepción del paisaje a y desde este sector de la aglomeración.

7. En la ordenación de los Pinares de Puebla del Río y Aznalcázar se adecuarán zonas para el uso público en el marco de las medidas de protección necesarias establecidas para el

espacio protegido por la Red Natura 2000 de Doñana norte y oeste.

8. En la ordenación del Parque del Majuelo se configurará, junto con el parque existente, un espacio marcadamente lineal para la percepción del río Guadalquivir en el sector norte de la aglomeración urbana, contribuyendo a la puesta en valor del río y al disfrute del espacio fluvial por parte de la población. La adecuación para el espacio público favorecerá la protección y recreación de la vegetación de ribera y tendrá en consideración el carácter inundable de los suelos para la implantación de las dotaciones al servicio del uso público.

9. En la ordenación del Parque de La Dehesa se priorizará la restauración del espacio degradado y su transformación en una isla naturalizada, mediante su forestación con vegetación mediterránea. Se integrará en el parque un espacio para el uso público de los habitantes del entorno.

SECCIÓN 2ª. PARQUES ASOCIADOS A RECURSOS CULTURALES.

Artículo 40. Componentes del Sistema de Parques asociados a recursos culturales. (N y D)

1. El Sistema de Parques Culturales de la aglomeración urbana estará formado por los espacios identificados en plano de ordenación de la Red de Espacios Libres y que se organizan en: (N)

a) El Parque del Aljarafe Norte.

b) El Parque de Los Alcores.

2. La identificación de los elementos patrimoniales susceptibles de puesta en valor se realizará con criterios de interconexión para formar itinerarios culturales en los ámbitos de los Parques asociados a recursos culturales establecidos en el apartado anterior. A estos efectos se incorporarán los siguientes elementos: (D)

a) Parque del Aljarafe Norte:

- Ciudad romana de Itálica.
- Monasterio de San Isidoro del Campo.
- Yacimiento calcolítico de Valencina de la Concepción y Castilleja de Guzmán.
- Yacimiento arqueológico de El Carambolo.

b) Parque de Los Alcores:

- Necrópolis de Carmona.
- Conjunto histórico y escarpe de Carmona.
- Alcaudete.
- Zona Arqueológica de El Gandul-Bencarrón.
- Molinos del Guadaira.

3. La inclusión en el Sistema de Parques asociados a recursos culturales de bienes y espacios protegidos por los instrumentos de tutela del patrimonio cultural, o en su caso,

por los derivados de la legislación ambiental, se realiza sin perjuicio del régimen de gestión propio de estos espacios, de acuerdo con su correspondiente legislación. (N)

4. La delimitación recogida en el plano de ordenación de la Red de Espacios Libres tiene carácter indicativo y cautelar hasta que el Proyecto de Actuación o el instrumento de planeamiento urbanístico correspondiente delimiten el suelo afectado. (D)

Artículo 41. Ordenación de los Parques asociados a recursos culturales. (D)

La interpretación y puesta en valor de los Parques asociados a recursos culturales propuestos por el Plan se realizará de acuerdo con las siguientes directrices:

- a) El planeamiento urbanístico general incorporará las determinaciones que permitan el desarrollo de las previsiones del presente Plan, entre las que se encontrarán la definición de los itinerarios que soporten las actividades de puesta en valor e interpretación.
- b) Debe garantizarse la correcta conexión entre los bienes incluidos dentro de cada una de las redes identificadas por el Plan, preferente mediante vías adaptadas a modos no motorizados de transporte.
- c) Los espacios quedarán al margen de los procesos de urbanización y en ellos no se permitirá la implantación de usos y actividades incompatibles con su interpretación y puesta en valor.
- d) La planificación y programación de infraestructuras evitarán actuaciones que puedan suponer una fragmentación de los ámbitos propuestos, su degradación o un impedimento para su correcta interpretación.
- e) Los espacios deberán ser puestos en valor mediante actuaciones de articulación, protección, conservación e interpretación que estimulen su uso y el reconocimiento de su legado cultural y paisajístico.
- f) Por parte de las Administraciones competentes de desarrollarán las previsiones de la legislación para dotar a estos espacios de los instrumentos de protección y gestión necesarios para hacer efectivas las previsiones del presente Plan.

SECCIÓN 3ª. EJES FLUVIALES DE USO PÚBLICO.

Artículo 42. Componentes de la red de Ejes Fluviales de Uso Público. (N y D)

1. La red de Ejes Fluviales de Uso Público estará formada por el dominio público hidráulico y la zona de servidumbre de uso público de los ríos y embalses que se enumeran a continuación: (N)

- a) Guadalquivir.
- b) Guadaira.

- c) Guadiamar.
- d) Riopudío.
- e) Rivera de Huelva.
- f) Embalse del Agrio.
- g) Embalse de Cala.
- h) Embalse de Torre del Águila.

2. La inclusión en la Red de Ejes Fluviales de bienes y espacios protegidos por la normativa ambiental se realiza sin perjuicio del régimen de gestión propio de estos espacios, de acuerdo con su correspondiente legislación. (N)

3. La delimitación de los Ejes fluviales de uso público en el plano de ordenación de la Red de Espacios Libres tiene carácter meramente indicativo y cautelar hasta que el Proyecto de Actuación o el instrumento planeamiento urbanístico correspondiente delimiten el suelo afectado. (D)

Artículo 43. Ordenación de los Ejes Fluviales de Uso Público. (D)

1. Para poner en valor los cauces y riberas fluviales así como para potenciar su función ambiental, ecológica, socio-cultural y paisajística, se adoptarán medidas de protección, reducción de impactos y vertidos sobre los lechos, y de restauración y acondicionamiento de márgenes y riberas.

2. Se ejecutará por las administraciones competentes un programa de intervención sobre el río Guadalquivir, en tanto que elemento central para la articulación natural y paisajística de la aglomeración urbana. Esta intervención priorizará:

- a) La recuperación ambiental de las márgenes y espacios de dominio público y servidumbres.
- b) Fomento del uso público.
- c) La conexión de ambas márgenes a través de, al menos, de los pasos de barcas de Coria del Río, Los Olivillos e Isla Mínima.
- d) La recuperación del brazo de los Jerónimos.

3. Así mismo, serán objeto de un programa específico de recuperación por parte de las administraciones responsables, los ríos Guadaira, Guadiamar, Riopudío y Rivera de Huelva con el fin de mejorar la calidad de las aguas y los ecosistemas, redimensionar los cauces, recuperar la vegetación natural, proteger las márgenes de su ocupación y fomentar el uso público.

4. Dichos Programas valorarán la oportunidad de actuar sobre determinados afluentes menores de las cuencas citadas en los apartados anteriores y de incorporar a la red de Parques Metropolitanos nuevos espacios a ellos asociados. Dicha incorporación no precisará la modificación del Plan sino el ajuste del mismo.

5. Los tramos de los ejes fluviales de uso público incluidos en los ámbitos de los Parques Metropolitanos a que hace referencia el artículo 38, se incorporarán a la ordenación global del conjunto de los terrenos de los respectivos Parques.

6. Los tramos de los ejes fluviales de uso público afectados por la legislación de Costas se ordenarán conforme a las determinaciones establecidas en el artículo 63 de este Plan.

Artículo 44. Áreas para actividades náuticas y recreativas. (D)

1. Las administraciones competentes identificarán los espacios y tomarán las medidas oportunas para la instalación de Áreas para actividades náuticas y recreativas en las márgenes de los embalses identificados en el artículo 42, previa autorización del órgano responsable de la gestión de los mismos. Las áreas que se indican en el plano de la Red de Espacios Libres tiene carácter meramente indicativo hasta tanto se determine la localización concreta por parte de dichas administraciones.

2. Estas Áreas sólo podrán acoger actividades didácticas, de esparcimiento y de ocio vinculados al contacto y disfrute de la lámina de agua y de la naturaleza.

3. Las instalaciones y edificaciones deberán reunir las siguientes condiciones:

- a) Sólo podrán contar con instalaciones vinculadas al uso náutico de recreo (pantalanes/embarcaderos), a actividades recreativas y naturalísticas y las destinadas a servicios de restauración.
- b) El acondicionamiento de los espacios recreativos y las edificaciones e instalaciones que deban realizarse en ellos deberán adaptarse a las características morfológicas, topográficas y ambientales del lugar e integrarse en su entorno paisajístico.

SECCIÓN 4ª. CORREDORES VERDES.

Artículo 45. Componentes de la Red de Corredores Verdes. (N y D)

1. La red de Corredores Verdes de la aglomeración urbana estará formada por los viales identificados en el plano de ordenación de la Red de Espacios Libres, que se enumeran a continuación: (N)

- a) La Red Verde en el término de Sevilla.
- b) El Corredor Verde del Aljarafe.
- c) El Corredor Verde de Los Palacios a Sevilla.
- d) La Vía Verde Sevilla – Sanlúcar de Barrameda.
- e) El carril, pantalan y paso de barcas de Isla Mínima.
- f) El Camino del Práctico en la margen izquierda del Guadalquivir.

g) La Vía Verde de Los Alcores.

h) La Vía Verde de Itálica.

i) La Ruta del Agua al pie de la cornisa norte del Aljarafe.

j) Las vías de uso público incluidas en el Paisaje Protegido del Guadiamar.

k) La Cañada de las Islas y caminos de uso público del Parque del Riopudío.

l) El Cordel de Villamanrique a Triana.

m) La Cañada Real de Ubrique a Sevilla (Utrera-embalse de Torre del Águila).

n) La Cañada Real de Venta Larga y Torres de Alocaz a Sevilla (Utrera-C.E.El Utrera).

o) Las Coladas de Callejón Grande y Callejón Chico (Brenes).

2. La inclusión en la Red de Corredores Verdes de viales integrados en la Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía se realiza sin perjuicio del régimen de gestión propio de estos espacios, de acuerdo con la legislación medioambiental. (N)

3. La delimitación recogida en el plano de ordenación de la Red de Espacios Libres tiene carácter indicativo y cautelarse hasta que el Proyecto de Actuación o el instrumento de planeamiento urbanístico correspondiente delimiten el suelo afectado definitivamente por cada Corredor Verde. (D)

Artículo 46. Ordenación de los Corredores Verdes. (D)

El trazado y ejecución de los Corredores Verdes propuestos por el Plan se realizará de acuerdo con las siguientes directrices:

- a) Su trazado primará la conexión con los espacios de uso público de escala metropolitana o municipal fijados por este Plan o por los instrumentos de planeamiento urbanístico.
- b) Su sección permitirá el tráfico peatonal y ciclista en los dos sentidos.
- c) Los puntos de acceso a los corredores impedirán el paso de los vehículos a motor.
- d) El firme se ejecutará con zahorras naturales.
- e) La señalización y los elementos de apoyo se adaptarán al entorno natural y responderán a un mismo concepto de diseño a fin de ofrecer una imagen común, debiendo atenderse, en el caso de los espacios integrados en la Red de Espacios Protegidos de Andalucía, al manual de señalización aprobado por la administración competente para dicha Red.

f) Serán prioritarios a efectos de actuaciones de reforestación.

Artículo 47. Ejecución y gestión de la Red de Espacios Libres (D y R)

1. La ejecución de los elementos componentes de la Red de Espacios Libres de la aglomeración urbana se podrá realizar a través de cualquiera de los mecanismos previstos en la legislación urbanística o podrán ser declarados de interés autonómico, conforme a los artículos 38 y 39 de la Ley 1/1994, de 11 de enero. En tal caso la ordenación de estas actuaciones se realizará mediante la aprobación del correspondiente Proyecto de Actuación. (D)

2. Se recomienda la constitución de un órgano para la gestión y ejecución de la Red de Espacios Libres de la aglomeración urbana del que formarán parte las administraciones y entidades públicas y privadas implicadas. (R)

TÍTULO SEGUNDO. DETERMINACIONES SOBRE LA ORDENACIÓN DE USOS

Capítulo I. Determinaciones generales sobre los usos urbanos

Artículo 48. Objetivos generales (N y D)

1. Son objetivos del Plan en relación con los usos: (N)

- a) Contribuir al mantenimiento de la diversidad productiva en la aglomeración urbana.
- b) Propiciar un crecimiento ordenado de las actividades productivas y contribuir a su ordenación.
- c) Promover una adecuada localización de los usos productivos.
- d) Generar empleo estable y de calidad.
- e) Contribuir a la satisfacción de la demanda de vivienda protegida y a su distribución equilibrada en el territorio.
- f) Contribuir al mantenimiento de la actividad agrícola en los terrenos dotados de buena calidad agrológica y capacidad productiva.

2. En las áreas urbanas consolidadas el planeamiento urbanístico municipal procurará la mejora de las condiciones generales mediante la cualificación de espacios degradados en la edificación y en las condiciones de urbanización o usos, el fomento de la implantación de vivienda a precio asequible, y la ubicación de equipamientos y dotaciones que contribuyan a la integración social y al fomento de las actividades económicas. (D)

3. En los suelos urbanizables de uso residencial el planeamiento urbanístico municipal procurará el máximo aprovechamiento de las infraestructuras y equipamientos existentes y asegurará que en el orden temporal de urbanización

de los diferentes sectores en que se dividan las áreas de crecimiento se mantenga el principio de contigüidad. (D)

Artículo 49. Determinaciones para la ordenación de los nuevos crecimientos. (D).

1. El planeamiento urbanístico general deberá garantizar que el desarrollo de los suelos urbanizables se efectúe de manera acorde con la disponibilidad de las infraestructuras y dotaciones y justificará expresamente la disponibilidad de agua y la viabilidad energética para el crecimiento previsto.

2. Los instrumentos de planeamiento general ordenarán las nuevas extensiones urbanas con los siguientes criterios:

- a) Adoptar como referencia estructural las preexistencias morfológicas territoriales existentes, tratando de adaptarse a las mismas, reconociendo los recursos y elementos naturales y culturales significativos existentes, e integrándolos en la ordenación.
- b) Destinar los suelos con mejores condiciones de accesibilidad y posición para la ubicación de equipamientos y dotaciones y, en general, a los usos de interés económico y social.
- c) Mantener la coherencia y continuidad del sistema viario y de los espacios libres con los municipios colindantes.
- d) Prestar especial atención a los factores singulares del microclima local y a la diversidad paisajística.
- e) Analizar la impronta de los crecimientos en el paisaje y en especial su percepción desde los puntos y/o elementos de mayor frecuentación.

3. Los instrumentos de planeamiento general o de desarrollo y los proyectos de urbanización introducirán criterios de sostenibilidad ambiental, teniendo en cuenta en el diseño de las actuaciones urbanísticas los siguientes principios:

- a) La mejora en la gestión del ciclo del agua mediante la racionalización de los consumos, la reducción de pérdidas, la generalización de la depuración y la reutilización de aguas residuales depuradas.
- b) La gestión de los residuos urbanos con criterios de reducción, reutilización, reciclado y depósito en condiciones seguras.
- c) La mejora de la calidad del aire mediante la reducción del tráfico motorizado.
- d) La reducción de la contaminación acústica a través del control del tráfico, de las fuentes emisoras puntuales y de las condiciones de aislamiento acústico de la edificación.
- e) La mejora de la eficiencia energética mediante una mayor adaptación de la edificación a las condiciones climáticas y mediante la reducción del uso del vehículo privado en las relaciones de movilidad metropolitana.

FRANQUEO CONCERTADO núm. 41/63