

AL SR. GERENTE
GERENCIA DE URBANISMO
Ayuntamiento de Sevilla
Avda. Carlos III. Isla de la Cartuja
41092 Sevilla

ASUNTO: ALEGACIONES A LA MODIFICACIÓN PUNTUAL 32 DEL TEXTO REFUNDIDO DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA PARA CAMBIO DE CALIFICACIÓN DE LOS SUELOS DE CLH Y MODIFICACIÓN DE LAS CONDICIONES DEL USO PORTUARIO DEL BATÁN.

xxxxxxxxx, con domicilio a efectos de notificaciones en el Centro de Ecología Social (C.E.S.) "Germinal", sito en el Parque de San Jerónimo s/n de Sevilla (C.P. 41015), y teléfonos de contacto 954904241-639719690, en nombre y representación de Ecologistas en Acción-Ciudad de Sevilla, asociación registrada en la Consejería de Justicia y Administración Pública con el número de registro 13377 de la Sección Primera (13377/1ª) y con CIF G-91868695, asociación que forma parte del ecologismo social y que trabaja por la defensa del medio ambiente, realizando campañas de sensibilización, denuncias públicas y legales contra aquellas actuaciones que dañan el medio ambiente, entidad de la cual es su Coordinador, en relación al EXPEDIENTE ARRIBA INDICADO, hacemos las siguientes CONSIDERACIONES, SUGERENCIAS Y ALEGACIONES:

PREVIA.- Admisibilidad.

Pese a que el trámite de información pública al que ha sido sometido el expediente haya finalizado formalmente, los presentes alegaciones cuentan con los siguientes **FUNDAMENTOS DE ADMISIBILIDAD:**

1º.- Con carácter general los procedimientos de planeamiento urbanístico por su alcance y finalidad. interesan a todos; reconociendo lo legislación urbanística, la acción pública, sin exigir una legitimación específica.

2º.- Los vicios de procedimientos y de contenido sustantivo de una modificación de un plan urbanístico general (que tiene naturaleza reglamentaria), que pueden provocar su nulidad, pueden ser alegados en cualquier momento de su tramitación.

En consecuencia, por lo presente se formulan los presentes CONSIDERACIONES, SUGERENCIAS Y ALEGACIONES.

PRIMERA.- El incumplimiento de las determinaciones de la Ley de Puertos y del PGOU.

En primer lugar, debemos poner de relieve el incumplimiento, por parte de la Autoridad Portuaria, del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM) respecto a la obligación de haber aprobado la "Delimitación de Espacios y Usos Portuarios" adaptado a los criterios y determinaciones del PGOU, que se incluyen en la Memoria y en el artículo 6.6.34 de las Normas Urbanísticas que ahora se propone modificar y a la Sentencia de la Sección Segunda de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, con sede en Sevilla, de fecha 2 de octubre de 2008, relativa al Recurso Contencioso-administrativo 1041/2006, promovido por la COMPAÑÍA LOGÍSTICA DE HIDROCARBUROS CLH, S . A., contra la Resolución de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía de 19 de julio de 2006 por la que se aprobó definitivamente la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Sevilla.

Recordemos que en el artículo 6.6.34 de las Normas Urbanísticas del PGOU de Sevilla de 2006, sobre las condiciones particulares del uso Portuario, se incluye entre otras las siguientes determinaciones que no se han cumplido:

"2. Las determinaciones contenidas en el documento del Plan Especial del Puerto de Sevilla aprobado definitivamente por acuerdo plenario de 29 de julio de 1.994 (conforme a su texto actualizado tras las Modificaciones puntuales del mismo aprobadas definitivamente con posterioridad) continuarán vigentes, en los términos de la Disposición Transitoria Final, hasta tanto se produzca a la innovación o innovaciones del citado Plan Especial conforme a los criterios y recomendaciones establecidos en el Capítulo VII de la Memoria de Ordenación.

*3. A tal fin **una vez se proceda por la Administración competente a la alteración del ámbito de la Zona de Servicios del Puerto mediante la oportuna aprobación de la revisión del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios**, deberá procederse en el plazo máximo de un año a la Innovación del vigente Plan Especial del Puerto de Sevilla para adaptarlo a los mencionados criterios y recomendaciones del presente Plan General. La citada innovación tanto del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios como del Plan Especial del Puerto de Sevilla podrá realizarse mediante la tramitación de diferentes expedientes sucesivos conforme a las necesidades de la explotación portuaria, de modo que puedan ser incoados a medida que sea posible la desafectación de terrenos que resulten innecesarios a las mencionadas necesidades portuarias.*

4. La aprobación del futuro Plan de Utilización de los Espacios Portuarios y sucesivas modificaciones tendentes a la alteración del ámbito de la Zona de Servicios a fin de excluir de ésta los terrenos delimitados como Áreas de Reforma Interior de Las Razas (ARI-DBP-08 y Carretera de la Esclusa (ARI-DR-02) y de la ASV-DR-01 (Tablada. Enlace SE-30), así como los terrenos portuarios y lámina de agua de la Dársena incluidos dentro del ámbito del Plan Especial de Protección del Sector del Conjunto Histórico nº 27.2 "Histórico" (desde el Puente de Triana al Puente San Telmo), producirá el efecto inmediato de que la calificación de Sistema General de Uso Portuario establecida en los Planos de Ordenación Estructural o.e.04 denominado "Estructura del Territorio. Sistemas Generales" para estos ámbitos se sustituya por la correspondiente a los usos globales y pormenorizados que se contienen en los planos de ordenación pormenorizado completo y fichas de los ámbitos del Anexo I de estas Normas,

todo ello sin necesidad de procedimiento de innovación del presente Plan General, por cuanto esta alteración de la calificación se prevé en éste documento conforme a la Disposición Transitoria Final.

Los terrenos incluidos en la Zona de Servicio portuaria localizados dentro de la delimitación del ámbito del Plan Especial Muelle de las Delicias aprobado definitivamente el 29 de mayo de 2002 se ajustarán en cuanto a las condiciones de uso y edificación pormenorizadas a las determinaciones urbanísticas establecidas en éste."

Estimamos por tanto, que resulta muy contradictorio y lesivo para los intereses de la ciudad que se continúe modificando el PGOU, ahora con una MODIFICACIÓN que incluye una nueva delimitación del Sistema General Portuario, sin que se haya dado cumplimiento a las determinaciones establecidas en 2006 por el PGOU, comenzando por la mencionada adaptación del documento por parte de la Autoridad Portuaria y del Ministerio de Fomento.

Por tanto, continúa siendo necesario el cambio que ya reclamaba el PGOU en la Memoria de Ordenación: *"A la reconsideración del viejo y trasnochado hermetismo e impermeabilidad de los recintos e instalaciones portuarias, como actitud imprescindible e ineludible que puede hacer posible cultas y modernas operaciones para una nueva historia, más equilibrada, solidaria y sostenible, de una ciudad portuaria como Sevilla"*.

A la vista de los acontecimientos, sigue muy de actualidad la observación de Piñero y Sainz (Nota ¹) *"La conclusión que parece deducirse de todo ello es que la voluntad de integración y de diálogo del puerto con la ciudad sigue siendo más aparente que real, pues a la hora de la verdad la Autoridad Portuaria sigue imponiendo sus criterios y su línea de discurso, y el Ayuntamiento se sigue plegando a ello, introduciendo incluso modificaciones sustanciales en sus propias decisiones de ordenación. Lo que veremos próximamente será el espectáculo de una Autoridad Portuaria obteniendo los recursos que necesita para financiar una dudosa (y poco sostenible) obra hidráulica a través de operaciones inmobiliarias más propias de un operador privado que de un agente público. Mientras tanto la ciudadanía seguirá asistiendo impasible a la postergación de algo que es ya una deuda histórica con la ciudad: la posibilidad de la libre circulación por el frente de agua del cauce histórico del río. Y es que ya se ve que todavía no existe una clara e inequívoca voluntad por parte de las administraciones competentes de dar un tratamiento digno a la dársena urbana del Guadalquivir: desde San Jerónimo hasta el puente de Delicias, cuando menos"*.

SEGUNDA.- La falta de justificación del nuevo uso Gran Superficie Minorista.

La MODIFICACIÓN introduce el uso Gran Superficie Minorista, que se encuadra en los "usos vinculados a la interacción puerto-ciudad", usos que son excepcionales, limitados a aquellos terrenos *"que, por causa de la evolución de las necesidades operativas de los tráficos portuarios hayan quedado en desuso o hayan perdido su funcionalidad o idoneidad técnica para la actividad portuaria"* y se limita a *"equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades comerciales no estrictamente portuarias, siempre que **no se perjudique el desarrollo futuro del puerto y las operaciones de tráfico portuario** y se ajusten a lo*

¹ Antonio Piñero Valverde y Victoriano Sainz Gutiérrez ¿Nuevas perspectivas para las relaciones ciudad-puerto en Sevilla? Méditerranée Numéro 111 (2008) Villes portuaires, Horizons 2020

establecido en el planeamiento urbanístico. Las Autoridades Portuarias no podrán participar directa o indirectamente en la promoción, explotación o gestión de las instalaciones y actividades que se desarrollen en estos espacios, salvo las relativas a equipamientos culturales y exposiciones en el caso de que sean promovidas por alguna administración pública" (art. 72 TRLPEMM).

Pero no existe en el documento de la MODIFICACIÓN la debida justificación de la necesidad de dedicar esos suelos al uso Gran Superficie Minorista, más allá de afirmaciones irrefutables carentes de datos objetivos, como la siguiente: *"La limitación actual de los usos compatibles en la zona portuaria, y en general en este ámbito del Batán, hace difícilmente realizable la aspiración que el PGOU tiene para este espacio. Aun admitiéndose los usos terciarios y comerciales, no se contempla entre los usos compatibles el uso comercial en gran superficie minorista. Lo cual supone una restricción que puede inviabilizar el proyecto definido por el PGOU"* (pág. 377). Recordemos que el ejercicio de la potestad de ordenación territorial y urbanística deberá ser motivado, con expresión de los intereses generales a que sirve (artículo 4 del TRLSRU).

Es además público y notorio el exceso de suelo y edificios cuyo uso es el uso terciario, y especialmente las Grandes Superficies Minoristas. Recordemos las propuestas del Estadio Olímpico, la Gavidia, la Ciudad de la Imagen, Puerta de la Carne, Estación de Cádiz, San Nicolás Oeste (Ikea), la Torre Pelli, o en el entorno metropolitano, las del Sector 9 en San Juan, Grupo Tremón en San San Juan, Pétalo en Bormujos-Gines-Espartinas, Aprocom en Espartinas, etc. Esta constatación formaba ya parte de la memoria del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla (POTAUS 2009): *"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, ..."*) y opta por identificar y localizar determinadas Área de Oportunidad para esos usos, entre las que no consta la propuesta por la MODIFICACIÓN.

Citemos además una reflexión efectuada por el PSOE en sus alegaciones al CONVENIO con Altadis referente a la Fábrica de Tabacos de los Remedios: *"El desarrollo por parte de grandes empresas de determinados suelos terciarios que se está produciendo en la ciudad está teniendo ya efectos negativos sobre pequeños empresarios. Los desarrollos presentes y futuros de planeamiento para actividades terciarias en diversos lugares de la ciudad como Higuera, Tablada, **el proyecto Sevilla Park del Puerto de Sevilla**, Mercados de Puerta de la Carne y de Naves del Barranco, Gavidia, Ikea, exigen de un estudio global detenido para impedir que estas actividades limiten las que puedan desarrollar las pequeñas empresas. Por ello es necesario realizar ya dicho estudio, antes de proceder a más recalificaciones de suelo."*

TERCERA.- La Movilidad.

La MODIFICACIÓN carece del preceptivo Análisis de su incidencia sobre la movilidad, establecido por el art. 29.2 del POTAUS, y de las correspondientes modificaciones sobre la movilidad que hayan de introducirse en el PGOU para asegurar la integración de la nueva propuesta en la estructura del PGOU. Además, debemos recordar que el artículo 53 del POTAUS establece que la

localización de los usos terciarios de carácter comercial debe valorar su impacto sobre la ordenación de la movilidad, la capacidad de carga de las infraestructuras y servicios de transporte, y que dicha localización, en los que se permita la implantación de grandes superficies comerciales, se hará por los instrumentos de planificación general, como es el caso de la MODIFICACIÓN. Recordemos que los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional son vinculantes para el Planeamiento Urbanístico General (art. 23 LOTA).

El PGOU de 2006 analiza la infraestructura de comunicaciones del Puerto y considera **“la debilidad de los accesos actuales por carretera respecto de la nueva red viaria arterial, y las dificultades operativas del acceso ferroviario”**.

Esa debilidad queda reflejada en los datos actuales del tráfico, que arrojan un IMD en el nodo de la SE-30 donde confluye con la calle Juan Pablo II de 144.195 vehículos en 2016 y hay atascos en horas punta. Y en el tramo de la SE-30 donde confluye con el acceso desde la carretera de la Exclusa el IMD en 2016 fue de 99.240, con una congestión del tráfico diurno casi permanente. Carecemos de datos relativos al Puente de las Delicias, pero es notoria su congestión en horas punta.

A esas cifras hay que añadir los que generará el nuevo uso de Gran Superficie Minorista, que la MODIFICACIÓN no concreta. El Estudio de Movilidad de la Modificación del Plan Especial aprobada inicialmente el 4 de julio de 2014, la cifraba en 20.000 vehículos/día (6.000.000 / 300 días hábiles). La MODIFICACIÓN añade nuevos terrenos a la prevista en aquella frustrada Modificación del Plan Especial, por lo que es de prever un incremento de esa cifra.

Y además, habrá que tener en cuenta el efecto acumulativo del tráfico añadido por el denominado Sector Suroeste o Punta del Verde, un polígono industrial de casi 100 hectáreas en la zona de servicio del puerto, situado entre el polígono Torrecuellar y el límite de término, aún sin desarrollar, y donde entre otras cosas está prevista la creación de una Zona Franca.

La solución que daba el PGOU de 2006 a los problemas existentes y previstos (sin el uso de Gran Superficie Comercial) era el Paso Territorial Sur y la SE-40: *“Desde la nueva red viaria se establecen nuevos accesos al Puerto desde el nuevo Paso Territorial Sur, que se ejecutará en el momento en que se programe esta infraestructura, y desde la nueva propuesta de trazado oeste de la proyectada SE-40. La construcción del nuevo acceso al Puerto desde el Paso Territorial Sur constituye un acceso directo a la margen derecha en conexión directa con la variante de Bellavista-Dos Hermanas”*. Pero ese Paso Territorial Sur, la denominada SE-35, ha sido eliminada de la planificación territorial y no está prevista en POTAUS de 2009. Por otra parte, el acceso de previsto a la SE-40 se sitúa excesivamente alejado (más de 7 kilómetros) en la margen contraria del río, de la zona del Batán.

Todo ello nos permite afirmar que el uso de Gran Superficie Minorista incidirá de forma negativa en unos accesos, que como indica el PGOU están ya saturados.

También es infundada la afirmación que la introducción del uso Gran Superficie Minorista supondrá menores emisiones atmosféricas (EAE pág. 5), ya que no existe ningún estudio que la

fundamente y el tráfico generado por el uso Gran Superficie Minorista apunta precisamente en sentido contrario.

Respecto al ruido, la cifras previstas en el Estudio del Ruido que acompaña a la MODIFICACIÓN derivadas de la modificación del PGOU, parte de la afirmación de que *"actualmente no existen cálculos ni estudio de movilidad concretos asociados a la Modificación puntual 32 del PGOU ya que éstos se deberá de redactar ya cuando la ordenación pormenorizada se concrete"* (Anexo Estudio de ruido pág. 27), cosa que como antes hemos visto contradice las determinaciones del POTAUS. Y añade que *"las previsiones de tráfico, así como la información y cartografía relativa a los viales y nudos, proceden de estudios previos a la presente modelización facilitados por el Cliente"*, previsiones que son mucho menores que las estimadas en el Estudio de Movilidad de la Modificación del Plan Especial aprobada inicialmente el 4 de julio de 2014, que hemos citado. Por tanto, no puede darse credibilidad a dichos cálculos porque no parten de datos reales, basados en el preceptivo análisis de movilidad del que carece la MODIFICACIÓN.

Como antes hemos señalado, los usos de interacción puerto-ciudad son tan excepcionales, controvertidos y sujetos a especulaciones, que el propio Estado establece unas garantías en la propia Ley aquilatando los usos a *"equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades comerciales no estrictamente portuarias"*, estableciendo unas condiciones *"siempre que no se perjudique el desarrollo futuro del puerto y las operaciones de tráfico portuario"* y un procedimiento reglado para velar por esas garantías. Pero conforme hemos señalado respecto a la movilidad, la MODIFICACIÓN podría perjudicar el desarrollo del puerto, y en todo caso no demuestra en absoluto que no vaya a ser así, lo que contradice el ya citado art. 72 TRLPEMM.

CUARTA. El Paisaje.

El artículo 10.115 del PGOU de 1987, aplicable a la zona, establece una altura máxima de 12 metros y 28 m de forma excepcional en el 15% de la superficie.

La MODIFICACIÓN se acompaña de un Estudio del Paisaje que concluye con unas medidas de integración paisajística, que son aquellas actuaciones específicas a aplicar en el desarrollo futuro de la ordenación pormenorizada con la finalidad de evitar, reducir o compensar sus impactos en el paisaje. Pero la MODIFICACIÓN no establece una nueva ordenación de alturas máximas de los edificios, el factor que más influirá en la conformación del paisaje.

Si se pretende en el futuro una nueva ordenación de las alturas (la Modificación del Plan Especial aprobada inicialmente el 4 de julio de 2014 establecía 30 m de altura y 40 m en el 20% de la superficie), esta debería ser abordada por la MODIFICACIÓN que es el instrumento de planificación general, en virtud del artículo 82 del POTAUS, que establece que los instrumentos de planeamiento general deberán contemplar la ordenación del paisaje y justificar las propuestas adoptadas para la mejora del mismo, y no desde la futura modificación del Plan Especial del Puerto.

Además, debemos recordar que el artículo 53 del POTAUS establece que la localización los usos

terciarios de carácter comercial debe valorar su impacto sobre el paisaje y que dicha localización, en los que se permita la implantación de grandes superficies comerciales, se hará por los instrumentos de planificación general, como es el caso de la MODIFICACIÓN, y no desde el Plan Especial que es un instrumento de desarrollo.

QUINTA. El Estudio Ambiental Estratégico.

Esta Asociación ha contestado a las Consultas Previas del procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica, en la que hemos puesto de manifiesto nuestras alegaciones sobre la invalidez de la elección de las alternativas consideradas, alegaciones en las que nos ratificamos.

Por otra parte, la MODIFICACION, como hemos manifestado en los apartados anteriores, no aborda el preceptivo análisis y determinaciones sobre la movilidad, ni aborda la determinaciones sobre la altura de los edificios que con toda probabilidad se pretenderá hacer en la correspondiente modificación del Plan Especial. Se hurta así a la Evaluación Ambiental Estratégica los dos elementos ambientalmente más importantes que tiene la MODIFICACIÓN, vaciando el procedimiento de gran parte de su contenido.

Por todo ello SOLICITO:

Que teniendo por presentado este escrito, se sirva admitirlo, mandándolo unir al expediente de su razón; tenga a esta compareciente por personada e interesada en el procedimiento para la aprobación de la MODIFICACIÓN, en su propio nombre y en la representación que ostenta, teniéndome por parte en el mismo, y notificándome las sucesivas diligencias que se produzcan en dicho procedimiento; tenga asimismo por formuladas, en tiempo y forma, las ALEGACIONES que en este escrito se contienen, sirviéndose estimarlas, reiniciando el procedimiento previa aprobación del documento "Delimitación de Espacios y Usos Portuarios" adaptado al PGOU y a la mencionada STSJA, así como la preceptiva justificación del uso Gran Superficie Minorista y la también preceptiva inclusión de los aspectos indicados relativos a la movilidad y el paisaje.

AL SR. GERENTE DE LA GERENCIA DE URBANISMO DEL AYUNTAMIENTO DE SEVILLA