

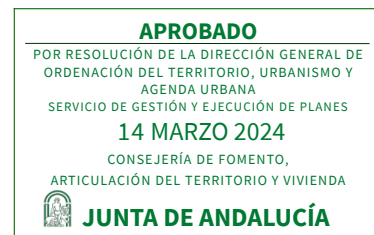
PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL ÁREA LOGÍSTICA DE INTERÉS AUTONÓMICO DE MAJARABIQUE

(En desarrollo del Proyecto de Actuación aprobado
por Acuerdo de 06 de noviembre de 2018 del Consejo de Gobierno,
BOJA Extraordinario nº 7 de 01/12/2018)



TOMO 1 de 2

Enero 2024



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 1/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

INDICE

0. RESUMEN EJECUTIVO.
1. MEMORIA DESCRIPTIVA.
2. MEMORIA JUSTIFICATIVA Y DE ORDENACIÓN.
3. PROGRAMA DE DESARROLLO.
4. EVALUACIÓN Y VIABILIDAD ECONÓMICA.
5. ESTUDIO DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA.
6. NORMATIVA URBANÍSTICA.
7. PLANOS.
8. ANEXOS.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 2/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJKAYY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

0. RESUMEN EJECUTIVO.	1
0.1 Introducción	2
0.2 Antecedentes.	2
0.3 Objeto y alcance del Plan Especial.	4
0.3.1 Objeto.	4
0.3.2 Contenido.	4
0.3.3 Elaboración y tramitación.	4
0.3.4 Medidas y actuaciones previstas para el fomento de la participación ciudadana.	5
0.4 Evaluación ambiental estratégica.	5
0.5 Entidad promotora y equipo redactor.	5
0.6 Delimitación del ámbito.	6
0.7 Procedimiento de Participación Pública y Trámite de Audiencia	6
0.8 Objetivos del Plan Especial.	9
0.8.1 Objetivos Estratégicos.	9
0.8.2 Objetivos y criterios generales de intervención.	10
0.9 Adecuación a las determinaciones del planeamiento superior de aplicación.	11
0.9.1 Adecuación a las determinaciones urbanísticas del Proyecto de Actuación.	11
0.9.2 Adecuación a las determinaciones ambientales del Proyecto de Actuación.	12
0.9.3 Las determinaciones del Plan Especial.	13
0.10 Ordenación Propuesta	15
0.10.1 Esquema Director.	15
0.10.2 Ordenación viaria.	17
0.10.3 Áreas de normativa y usos globales.	22
0.10.4 Espacios libres.	24
0.10.5 Ordenación pormenorizada.	25
0.10.6 Unidades de ejecución.	30
0.10.7 Programación de las Unidades de Ejecución.	32
0.10.8 Infraestructuras de servicio.	34
0.11 Suspensión de licencias.	34
0.12 Planos del Resumen Ejecutivo.	34
1. MEMORIA INFORMATIVA	36
1.1 Antecedentes.	37
1.2 Objeto y alcance del Plan Especial.	39
1.2.1 Objeto y contenido.	39
1.2.2 Elaboración y tramitación.	41



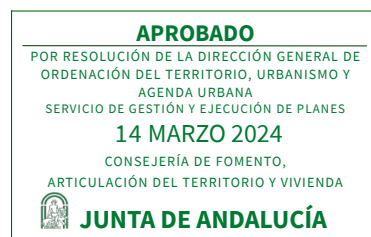
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 3/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

1.2.3	Medidas y actuaciones previstas para el fomento de la participación ciudadana.	41
1.3	Evaluación ambiental estratégica.	41
1.4	Procedimiento de Participación Pública y Trámite de Audiencia	43
1.5	Estructura del documento.	46
1.6	Entidad promotora y equipo redactor.	47
1.7	Marco territorial y urbanístico del Plan Especial.	47
1.7.1	El marco territorial del Área Logística de Majarabique.	47
1.7.2	La planificación territorial.	49
1.7.3	Planeamiento urbanístico general.	57
1.7.4	Proyecto de Actuación.	64
1.8	Características físicas y ambientales del ámbito.	75
1.8.1	Localización y delimitación del ámbito.	75
1.8.2	Topografía.	75
1.8.3	Geología.	75
1.8.4	Geotecnia.	76
1.8.5	Hidrología.	76
1.8.6	Inundabilidad de los terrenos.	77
1.8.7	Vegetación.	78
1.8.8	Paisaje.	79
1.9	Usos y edificaciones existentes.	80
1.9.1	Usos del suelo.	80
1.9.2	Preexistencias.	81
1.10	Afecciones territoriales y servidumbres.	81
1.10.1	Vías Pecuarias.	81
1.10.2	Servidumbres y afecciones viarias.	83
1.10.3	Servidumbres y afecciones ferroviarias.	83
1.10.4	Abastecimiento de agua potable.	84
1.10.5	Saneamiento y depuración.	84
1.10.6	Zona de seguridad de los tendidos eléctricos.	84
1.10.7	Telecomunicaciones.	84
1.10.8	Gas.	85
1.10.9	Servidumbres y afecciones hidráulicas.	85
1.10.10	Servidumbres aeronáuticas.	85
1.10.11	Yacimiento arqueológico.	86
1.11	Características de la red viaria y ferroviaria existentes.	87
1.11.1	Accesibilidad viaria y ferroviaria.	87
1.11.2	Infraestructuras de comunicación existentes.	87

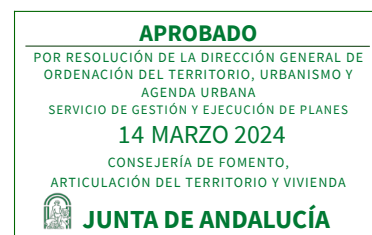


FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 4/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

1.11.3	Infraestructuras de comunicación futuras.	89
1.11.3.1	Infraestructuras viarias.	89
1.11.3.2	Infraestructuras ferroviarias.	90
1.11.3.3	Carril bici.	90
1.12	Tráfico y movilidad.	90
1.13	Infraestructuras de servicios urbanos.	96
1.13.1	Red de abastecimiento de agua potable.	96
1.13.2	Red de saneamiento.	97
1.13.3	Red de suministro y distribución de energía eléctrica.	98
1.13.4	Red de abastecimiento de gas.	98
1.13.5	Telecomunicaciones.	98
1.14	Estructura de la propiedad del suelo.	99
1.15	Valoración y diagnóstico de la problemática territorial y urbana.	99
2.	MEMORIA JUSTIFICATIVA Y DE ORDENACIÓN	101
2.1	Objetivos del Plan Especial.	102
2.1.1	Objetivos Estratégicos.	102
2.1.2	Objetivos y criterios generales de intervención.	102
2.2	Adecuación a las determinaciones del planeamiento superior de aplicación.	104
2.2.1	Adecuación a las determinaciones urbanísticas del Proyecto de Actuación.	104
2.2.2	Adecuación a las determinaciones ambientales del Proyecto de Actuación.	105
2.2.3	Las determinaciones del Plan Especial.	106
2.3	Ordenación Propuesta	107
2.3.1	Esquema Director.	108
2.3.2	Ordenación viaria.	111
2.3.3	Áreas de normativa y usos globales.	115
2.3.4	Espacios libres.	117
2.3.5	Ordenación pormenorizada.	118
2.3.6	Unidades de ejecución.	125
2.3.7	Infraestructuras de servicio.	128
2.3.8	Normas de accesibilidad.	146
3.	PROGRAMA DE DESARROLLO.	149
3.1	Introducción.	150
3.2	Obtención de los terrenos.	150
3.3	Delimitación, programación y actuaciones previstas de las Unidades de Ejecución.	150
3.3.1	Delimitación de las Unidades de Ejecución.	150



3.3.2	Desarrollo de las Unidades de Ejecución.	151
3.3.3	Programación de las Unidades de Ejecución.	152
3.3.4	Actuaciones vinculadas a cada Unidad de Ejecución.	153
4.	EVALUACIÓN Y VIABILIDAD ECONÓMICA.	156
4.1	Introducción.	157
4.2	Estimación de inversiones totales.	157
4.2.1	Costes de urbanización de la parcela.	158
4.2.2	Honorarios, tasas y otros costes.	163
4.2.3	Resumen de costes de urbanización totales.	163
4.2.4	Viabilidad económica de la actuación.	163
5.	ESTUDIO DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA.	165
5.1	Normativa aplicable.	166
5.2	Metodología.	167
5.3	Viabilidad económica.	168
5.3.1	Etapas consideradas.	168
5.3.2	Análisis de la inversión necesaria.	169
5.3.3	Repercusión económica estimada de la inversión necesaria.	169
5.4	Análisis del impacto en la Hacienda Municipal.	170
5.4.1	Análisis de la repercusión de los gastos e ingresos sobre Haciendas Públicas Municipales.	170
5.5	Análisis del impacto en la Haciendas supramunicipales.	171
5.6	Suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos.	172



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 6/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

0. RESUMEN EJECUTIVO.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 7/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJKAYY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

0.1 Introducción

La Ley 2/2012, de 30 de enero, de modificación de La Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, incorporó al contenido documental de los instrumentos de planeamiento un resumen ejecutivo que contenga los objetivos y finalidades del Plan y sus determinaciones, que sea comprensible para la ciudadanía, y facilite su participación en los procedimientos de elaboración, tramitación y aprobación de los mismos.

En base a lo anterior, se recoge en este capítulo el resumen ejecutivo del presente Plan Especial.

0.2 Antecedentes.

Esta actuación se enmarca en la actual estrategia logística definida por la Junta de Andalucía con el fin de configurar en la Comunidad Autónoma un sistema intermodal para el transporte de mercancías eficiente, y cuyo pilar fundamental es el desarrollo de la Red Logística de Andalucía.

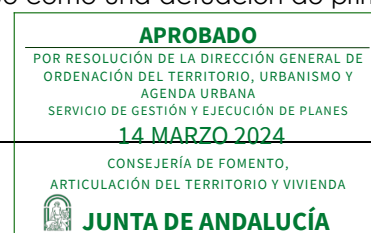
Dentro del Nodo Logístico de Sevilla, actualmente integrado en el Corredor Mediterráneo de la Red Transeuropea de Transporte, la actuación de Majarabique es un proyecto que responde a las necesidades de Sevilla y su área Metropolitana, identificadas hace más de una década, para la implantación de este tipo de infraestructuras logísticas en espacios adecuados, dotados de una alta accesibilidad viaria y ferroviaria para posibilitar el desarrollo de la intermodalidad.

Numerosos documentos de planificación territorial, municipales y supramunicipales, así lo han entendido e identifican la zona localizada junto a las actuales instalaciones ferroviarias de Adif en Majarabique, situadas entre los términos municipales de Sevilla y de La Rinconada, como el área más adecuada para el futuro "Nodo Logístico Norte" de Sevilla.

El Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla (POTAUS), aprobado por Decreto 267/2009, de 9 de junio, ya identificaba esta zona dentro de su Modelo Territorial como "Área de Oportunidad Metropolitana de carácter logístico", con el fin de ubicar la ampliación del actual Centro de Transportes de Mercancías de La Negrilla mediante el desarrollo de un área logística y una nueva estación ferroviaria de mercancías.

De otra parte, tanto el primer Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía, PISTA 2007-2013, como su revisión de 2014, denominada PISTA Horizonte 2020, contemplan la actuación del Área Logística de Majarabique como una actuación de primer nivel dentro del desarrollo de la Red Logística de Andalucía.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



2

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 8/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJKAYY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

Con este marco de planificación territorial, mediante la Orden de 15 de febrero de 2.012, de la entonces Consejería de Obras Públicas y Vivienda se inició el procedimiento para la Declaración de Interés Autonómico del "Área Logística de Majarabique", correspondiente al Área de Oportunidad Metropolitana de carácter logístico prevista en el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla, denominada "Centro de Transporte de Mercancías de Majarabique.

La actuación fue declarada de interés autonómico por el Consejo de Gobierno el 6 de noviembre de 2018 (BOJA Extraordinario nº 7 de 01/12/2018), siendo necesaria la elaboración y tramitación del instrumento de desarrollo del Proyecto de Actuación, en nuestro caso este Plan Especial, a fin de establecer la ordenación pormenoriza del ámbito.

A escala municipal, este ámbito también ha sido recogido en el planeamiento como una actuación logística de primer nivel, dentro del "Nodo Logístico Norte", tanto en el Plan General de Ordenación Urbanística de Sevilla como en el de La Rinconada.

En ejecución de la Orden de formulación de 12 de febrero de 2013 (BOJA nº34, de 18 de febrero de 2013) la Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, mediante resolución de 16 de enero de 2020, aprobó con carácter inicial el Plan Especial de Ordenación del Área Logística de Interés Autonómico de Majarabique en los términos municipales de Sevilla y La Rinconada (Sevilla), de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 32.1 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía.

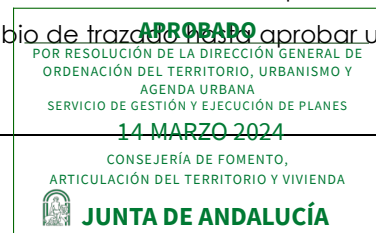
Asimismo, mediante Acuerdo de 16 de enero de 2020, de la Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo, se inició un periodo de información pública durante un mes y el trámite de audiencia a las administraciones y organismos afectados, recabando los informes sectoriales y las alegaciones.

Una vez atendidos los informes sectoriales y alegaciones al documento inicial del plan especial, se ha redactado el presente documento, que tiene la consideración de DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL del "Plan Especial de Ordenación del Área Logística de Interés Autonómico de Majarabique en los términos municipales de Sevilla y La Rinconada (Sevilla)".

Este documento también corrige las erratas en la medición de superficies de parcela detectadas en el documento aprobado inicialmente, recogidas en las tablas del capítulo 2 "Memoria Justificativa y de Ordenación".

Asimismo, se introducen los siguientes ajustes en la ordenación pormenorizada respecto al documento aprobado inicialmente:

- Ajuste en la ordenación pormenorizada de las áreas funcionales 1 y 3 con el fin de evitar la afeción al trazado de la vía pecuaria "Cordel de Brenes". El deslinde de esta vía pecuaria se encuentra caducado, no siendo posible realizar el cambio de trazado para aprobar un



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.

3

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 9/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

nuevo expediente. Este escenario supondría un retraso inasumible para esta actuación declarada de interés autonómico.

- Ajuste en la ordenación pormenorizada del área funcional 3 con el fin de evitar la zona de servidumbre del Arroyo Cimbrenño. Para evitar esta afección el eje del viario colindante con el Arroyo Cimbrenño (Eje 3-3) se ha desplazado aproximadamente cinco metros al sur.
- Ajuste en la ordenación pormenorizada del área funcional 2 para corregir errata detectada en el límite patrimonial de ADIF. Con la ordenación del documento inicial quedaba dentro del ámbito del Plan Especial parte del viario actual de acceso a las instalaciones de Adif ocupadas actualmente por la Autoridad Portuaria de Huelva.
- Ajuste en la ordenación pormenorizada del área funcional 2 definida en el documento para aprobación inicial para lograr manzanas de mayor superficie. Al objeto de dotar al Plan de mayor flexibilidad y capacidad de respuesta a las demandas actuales de grandes superficies se ha cambiado el anillo de viario estructurante por viario de carácter optativo.

0.3 Objeto y alcance del Plan Especial.

0.3.1 Objeto.

A la vista de los antecedentes, el Plan Especial de Ordenación del Área Logística de Majarabique se redacta en desarrollo directo de las determinaciones establecidas por el Proyecto de Actuación aprobado por Acuerdo de 06 de noviembre de 2018 del Consejo de Gobierno, para la definición de su ordenación urbanística pormenorizada, y en base a la Orden de 12 de febrero de 2.013 de la entonces Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente (BOJA n ° 34 de 18 de febrero de 2013), por la que se acuerda su formulación.

0.3.2 Contenido.

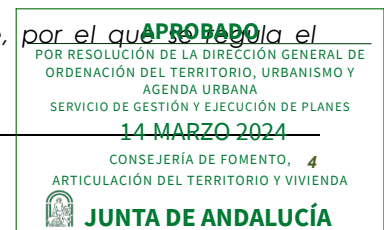
En cuanto a contenido, el documento tiene el alcance y determinaciones exigidos en el artículo 14 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía (en adelante, LOUA), regulador del planeamiento especial, así como a lo establecido por el artículo 19 de la LOUA, relativo a la documentación de los instrumentos de ordenación urbanística.

Este documento tiene la condición de documento para aprobación provisional

0.3.3 Elaboración y tramitación.

La tramitación del Plan Especial se concreta en su Orden de formulación y se ajusta a lo dispuesto en la Ley 772002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, la Ley 5/2001, de 4 de junio, reguladora de las Áreas de Transporte de Mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía y el Decreto 525/2008, de 16 de diciembre,

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 10/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJKAYY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

ejercicio de las competencias de la Administración de la Junta de Andalucía en materia de ordenación del territorio y urbanismo.

0.3.4 Medidas y actuaciones previstas para el fomento de la participación ciudadana.

Conforme a lo establecido en el artículo 19. 1.a.4ª de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, para el fomento de la participación ciudadana se adoptaron las siguientes medidas y actuaciones:

Durante el periodo de información pública, tras la aprobación inicial, se pudo consultar el documento en los Ayuntamientos de La Rinconada y Sevilla, la sede oficial de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía y la Dirección General de Urbanismo de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio.

Para facilitar la consulta electrónica del documento se colgó en las páginas web de la Consejería competente en ordenación del territorio y urbanismo y de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía.

0.4 Evaluación ambiental estratégica.

Conforme a lo establecido en el artículo 40.2 de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental (GICA en lo sucesivo) el Proyecto de Actuación se sometió al procedimiento ordinario de Evaluación Ambiental Estratégica.

En 12 de septiembre de 2018, la Delegación Territorial en Sevilla de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio emitió la Declaración Ambiental Estratégica (acrónimo, DAE) del Proyecto de Actuación, resolución que establecía un condicionado para el planeamiento de desarrollo, Plan Especial en este caso.

Este condicionado ambiental ha sido trasladado a la Memoria, a las Normas Urbanísticas, en su Título VI Condicionado Ambiental, y la documentación gráfica.

0.5 Entidad promotora y equipo redactor.

La promoción del Área Logística de Interés Autonómico de Majarabique se realiza por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía (APPA), entidad de derecho público adscrita funcionalmente en materia de áreas de transporte de mercancías a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, competente en materia de transportes.

El presente documento del Plan Especial de Ordenación del Área Logística de Majarabique ha sido desarrollado por el arquitecto [REDACTED] a partir del borrador redactado en 2013 por el arquitecto [REDACTED] bajo la dirección de D. [REDACTED]



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 11/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

(Jefe del Departamento de Planificación y Desarrollo del Transporte de la Agencia Pública de Puertos).

0.6 Delimitación del ámbito.

Según lo establecido por el Proyecto de Actuación aprobado, el ámbito del Plan Especial se localiza al norte de la ciudad de Sevilla, entre las infraestructuras de comunicación planificadas del paso territorial Norte SE-35 y la Autovía SE-40.

Esta delimitación pertenece a dos términos municipales: término municipal de La Rinconada, parte norte, donde se sitúa la mayor parte de su superficie con un área de 151,97 Ha, y término municipal de Sevilla, parte sur, con un área de 41,23 Ha.

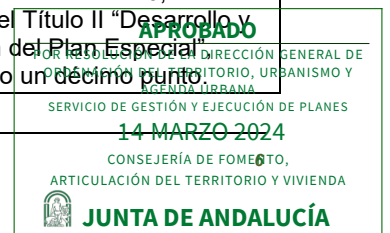
0.7 Procedimiento de Participación Pública y Trámite de Audiencia

Se adjunta tabla resumen de los informes sectoriales recabados durante el trámite de audiencia a las administraciones y organismos afectados iniciado por Acuerdo de 16 de enero de 2020, de la Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo. No se recibieron alegaciones durante el trámite de información pública.

INFORMES SECTORIALES AL DOCUMENTO INICIAL DEL PLAN ESPECIAL DE MAJARABIQUE Y ALCANCE EN EL DOCUMENTO PROVISIONAL

Nº	ORGANISMO Y FECHA	INFORME AL DOCUMENTO INICIAL	TRATAMIENTO Y CAMBIOS EN EL DOCUMENTO
1	SECRETARÍA GRAL. INFRAESTRUCTURAS Mº TRANSPORTES (09/03/2020)	CONDICIONADO: Recoger tanto en documentación gráfica como escrita condiciones de protección de la Ley del Sector Ferroviario	Revisión del apartado 1.10.3 de memoria y Art. 64 Normativa Delimitar zonas de servidumbre ff.cc y recoger Ley Sector Ferroviario. En planimetría líneas férreas como SG. Ferroviario
2	DIPUTACIÓN SEVILLA (20/02/2020)	FAVORABLE	No procede
3	DIR. GRAL. INDUSTRIA SUB. DIR. GRAL. HIDROCARBUROS Mº TRANSICIÓN ECOLÓGICA (05/02/2020)	CONDICIONADO: Comprobar afección al permiso de investigación hidrocarburos PENELOPE. PE sujeto a Ley 34/1998 del Sector Hidrocarburos	Se ha verificado la no afección del Plan Especial a PENELOPE a través del Jefe del Servicio de Minas. Se incluye en Normativa el cumplimiento de la Ley 34/1998
4	NEDGIA (17/02/2020)	CONDICIONADO: La Red de Distribución interior deberá ser objeto de un proyecto específico	Se modifica el Artículo 16, en el Capítulo II, del Título II "Desarrollo y Ejecución del Plan Especial" añadiendo un décimo punto.

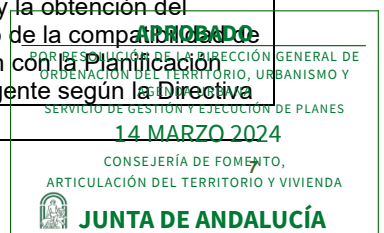
DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 12/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

5	DIR. GRAL. DE TELECOMUNICACIONES Mº ASUNTOS ECONÓMICOS (27/02/2020)	DESFAVORABLE: No se incluyen explícitamente en la tabla de régimen de usos las infraestructuras de redes públicas de telecomunicaciones como uso compatible	Se han revisado los artículos de la Normativa señalados en el informe para recoger el uso de telecomunicaciones. Se incluyen asimismo consideraciones de carácter general en el apartado 5 del Artículo 3
6	DIR. GRAL. MOVILIDAD CONSEJERÍA FOMENTO (16/01/2020)	DESFAVORABLE: Es necesario realizar ESTUDIO DE MOVILIDAD	Se ha realizado un Plan de Movilidad para el Área Logística. Se incluye como Anejo nº6 en el Tomo II del documento
7	SERVICIO DE BIENES CULTURALES CONSEJERÍA CULTURA (16/06/2020)	FAVORABLE UE-1 y UE-2 Deberá contemplarse un procedimiento cautelar en caso de aparición de restos arqueológicos. En AF1 hay que completar determinaciones de ordenación CIS-3 para integrar Cortijo Majarabique Chico En AF4 necesario realizar una actividad arqueológica previa en dicho ámbito	Se modifica el Artículo 68 con un punto 3 que introduce procedimiento cautelar para la aparición de restos arqueológicos Se modifican los Artículos 68.2, 74.3 y 75 sobre ordenación CIS-3 e integración Cortijo Majarabique Chico. Se modifica Plano O.3 alineaciones y rasantes. Se ha realizado una actividad arqueológica preventiva en UE-3 Se adjuntan en el Anejo nº 8 del Tomo II la Resolución de la Delegada Territorial de Cultura en Sevilla
8	DIR. GRAL. DE INFRAESTRUCTURAS CONSEJERÍA FOMENTO (11/03/2020)	CONDICIONADO: Incluir para aprobación provisional condiciones del informe	Se modifican los artículos 11 y 63 de la Normativa para recoger el condicionado del informe
9	ADIF (25/10/2021)	CONDICIONADO: Incorporar en memoria y normativa aspectos normativos Determinar nuevos accesos viarios a instalaciones ferroviarias actuales Deberá garantizarse la compatibilidad del uso pormenorizado de "Gasinera" con el de Terminal Intermodal	Revisión de los apartados 2.3.2.1 Accesos y apartado 2.3.2.2 Estructura viaria interior de la memoria. Se modifica el Art. 64 Normativa añadiendo puntos 4 y 5. Se modifican los artículos 24,29 y 72
10	CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL GUADALQUIVIR (09/06/2021)	Respecto a Disponibilidad de Recursos Hídricos: FAVORABLE Respecto Afección DPH: Deberá entregarse para aprobación provisional Estudio Hidrológico para situación actual del Arroyo Cimbreno definiendo Zona Inundable 500 años y Zona Flujo Preferente. Debe respetarse el DPH y su zona de servidumbre Las obras que afecten al Arroyo deberán ser autorizadas por la CHG, obteniendo reconocimiento	Se ha realizado el Estudio Hidrológico solicitado, incluido en el Tomo II del documento como Anejo 5 del Plan Especial. Se ha modificado la ordenación para no afectar a la zona de servidumbre del DPH. La medida correctora propuesta se incluye en la UE-1 En Normativa, Art. 62.2, se recoge la necesidad de que las obras que afecten al Arroyo sean autorizadas por la CHG y la obtención del reconocimiento de la compañía para la actuación con la Planificación Hidrológica vigente según la Directiva

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 13/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

		de compatibilidad con Planificación Hidrológica vigente. Respecto policía Río Guadalquivir y riesgos de inundabilidad derivados de él: No cabe emitir informe por ser DPMT Respecto a Saneamiento y Depuración: FAVORABLE	Marco del Agua (DMA)
11	DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN ANDALUCÍA OCCIDENTAL (09/09/2020)	DESFAVORABLE: El Estudio de Tráfico presentado no contempla la afección del Área Logística a la carretera SE-20 y su enlace con la A-8009 Se debe incluir en Normativa requisitos para nuevas construcciones próximas a carreteras y cumplimiento del articulado de la Ley 37/2003 del Ruido <i>Nota.- Con fecha 20/10/23 se ha recibido escrito de la Demarcación de Carreteras señalando que tras la cesión de la SE-20 al Ayuntamiento de Sevilla no procede emitir informe sectorial sobre la afección del Área Logística de Majarabique</i>	Se ha realizado un Estudio de Tráfico para analizar la afección del Área Logística al enlace de la SE-20 con la A-8009 incorporado como Anejo nº7 del Tomo II. Como resultado se proponen actuaciones sobre el enlace para mejorar su nivel de servicio. La ejecución del proyecto de remodelación del enlace se incluye dentro de las actuaciones a realizar para el desarrollo de la UE1. Se añade en el Art. 63.4 de la legislación en materia de ruido
12	DIR. GRAL. DE PLANIFICACIÓN Y RECURSOS HÍDRICOS CONSEJERÍA AGP Y DS	Señala la competencia de la CHG para emitir informe Observaciones sobre la competencia para emitir autorización de vertido	Se ha eliminado del apartado 2.3.7.2.1. la referencia a que, si se construye una nueva depuradora al oeste del área logística, los efluentes sanitarios podrían dirigirse a esta instalación, por lo que en ningún caso la autorización podrá corresponder a la Consejería. Asimismo, se ha eliminado de las tablas de la UE-3 en el Art. 12 y del Programa de Desarrollo Esta solución ha quedado descartada desde que se aprobó inicialmente el documento.
13	DELEGACIÓN TERRITORIAL EN SEVILLA DE LA CONSEJERÍA AGP y DS	Comunica el traslado de la solicitud de informe a la Comisión Provincial de Coordinación Urbanística	No procede
14	Dirección General de Aviación Civil SECRETARÍA GRAL. TRANSPORTES Y MOVILIDAD Mº TRANSPORTES (13/05/2020)	FAVORABLE Se deberá dejar constancia expresa del contenido del informe en la normativa	Se modifica el Artículo 18 sobre "Proyectos de Obras de Edificación" añadiendo un punto 6, y las referencias normativas del Art. 66.
15	EMASESA (06/04/2020)	Informe sobre soluciones previstas en infraestructuras de EMASESA Riego:	Se recoge en el apartado 2.3.7.1 el requerimiento Saneamiento Fecales

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.

Riego: APROBADO
Se recoge en el apartado 2.3.7.1 el requerimiento
Saneamiento Fecales

14 MARZO 2024
CONSEJERÍA DE FOMENTO,
ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA
 **JUNTA DE ANDALUCÍA**

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 14/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJKAYY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

		<p>Deberá quedar garantizada la independencia de dicha red respecto a las infraestructuras municipales</p> <p>Saneamiento fecales: El Plan Especial no detalla las soluciones a las afecciones de las impulsiones procedentes de Alcalá del Río y la Rinconada. No se recoge solución a estación de bombeo existente</p> <p>Saneamiento pluviales: Deberán contemplarse soluciones alternativas que no impliquen incorporación de pluviales a las redes fecales</p>	<p>Tal y como se recoge en el apartado 2.3.7.2.1 previamente al Plan Especial, EMASESA tiene prevista la ejecución de nuevas redes procedentes de las poblaciones de Alcalá del Río y de La Rinconada, que resuelven las afecciones del Plan Especial a estas conducciones. La estación de bombeo quedará integrada en el sistema general de saneamiento del Área Logística con la ejecución de la UE3</p> <p>Saneamiento Pluviales: Se definen en el apartado 2.3.7.2.2</p>
--	--	---	---

0.8 Objetivos del Plan Especial.

0.8.1 Objetivos Estratégicos.

Se plantean los siguientes **Objetivos Estratégicos** para el desarrollo del Área Logística de Interés Autonómico de Majarabique en concordancia con los definidos por el Proyecto de Actuación:

- Constitución en el "Nodo Logístico Norte" de una gran área logística intermodal, en respuesta a los diferentes documentos de planificación que durante años han señalado esta localización como estratégica, configurando, junto a la Zona de Actividades Logísticas del Puerto de Sevilla, al Sur, y el actual CTM de Sevilla, al Este, una oferta de suelo logístico territorialmente equilibrada.
- Conexión exterior de la actuación con las grandes infraestructuras de transporte de la Red Transeuropea, aprovechando las buenas comunicaciones viarias y ferroviarias existentes y proyectadas.
- Máximo aprovechamiento de las capacidades del Área, con potencial para el desarrollo de intermodalidad ferroviaria, como uno de sus factores diferenciadores. La zona intermodal de Majarabique, adyacente a las actuales instalaciones de Adif, permitirá en el futuro el traslado de las actuales instalaciones de "La Negrilla".
- Diseño de un espacio cualificado y avanzado para todo tipo de actividades relacionadas con la cadena de suministro y la distribución de mercancías, poniendo a disposición de las empresas del sector una oferta competitiva y de calidad de suelo, instalaciones y servicios especializados.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 15/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

0.8.2 Objetivos y criterios generales de intervención.

Para el diseño de la ordenación del Área Logística se han establecido los siguientes

Objetivos y Criterios Generales:

- **Máxima accesibilidad e integración territorial**, aprovechando las buenas capacidades de accesibilidad viaria desde la red territorial de infraestructuras de comunicación existentes y proyectadas.
- **Establecimiento de una ordenación configurada bajo un sistema jerárquico que acompaña a las prioridades de desarrollo del ámbito:**
 - Accesos y conexiones exteriores.
 - Áreas Funcionales.
 - Sistema viario estructurante y redes generales de servicios.
 - Parques de Actividad.
 - Localización de los Centros de Servicios del Área Logística.
 - Ordenación interior de cada Área Funcional.
- Dada su fragmentación por las infraestructuras viarias territoriales que lo atraviesan, **se definen cuatro ámbitos**, que pueden desarrollarse de manera autónoma desde los accesos viarios, todas dedicadas al desarrollo de actividades logísticas, incluyendo la terminal intermodal, la cual será objeto de un proyecto independiente del proyecto de obras de urbanización de la fase que corresponda y deberá ejecutarse, en cualquier caso, dentro del plazo máximo establecido entre la primera y segunda fase.
- Búsqueda de una **máxima flexibilidad de la ordenación**, desarrollable por fases. Se ha pretendido establecer una ordenación desde tres ópticas a la vez:
 - Una ordenación dotada de flexibilidad para ajustarse a los requerimientos exigidos por los usuarios finales para la ubicación de actividades concretas.
 - Un marco de desarrollo flexible en el tiempo, con posibilidad de ir estableciendo fases y etapas en función de las demandas existentes en cada momento.
 - Una ordenación flexible en cuanto a los usos establecidos.
- Una ordenación flexible a desarrollar mediante **Parques de Actividad:**
 - Se define como unidad básica de ordenación el Parque de Actividad, elemento flexible de desarrollo, subdivisible en diferentes ordenaciones interiores y con capacidad de funcionamiento autónomo y facilidad para adaptarse a los diferentes usos para los que se emplee.
 - Los Parques de Actividad se han dividido de forma optativa por el viario complementario que será susceptible de modificación para su menor adecuación a los usos que se pretenden implantar.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 16/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAYY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

- Los Parques de Actividad se han dividido de forma optativa por el viario complementario que será susceptible de modificación para su mejor adecuación a los usos que se pretendan implantar.
- Aprovechamiento racional: La ordenación propuesta intenta coordinar unos niveles de aprovechamiento que aseguren la viabilidad de la actuación y la capacidad del área como generador de desarrollo del entorno con el respeto al medio físico en el que se sitúa.
- Funcionalidad: adecuación de la ordenación a la funcionalidad específica de cada uno de los Parques de Actividad que componen la ordenación del Plan Especial (condiciones de accesibilidad, dimensiones y forma, especialización, etc.); orientadas funcionalmente a los criterios de usos establecidos para cada uno de ellos.
- Definición de un Viario Estructurante o Básico que permita desarrollar y modular toda la actuación con la mínima inversión, dotando de accesibilidad a los diferentes Parques de Actividad propuestos y que, además, permita albergar las redes de servicios generales.
- Los Sistemas Estructurantes y las Infraestructuras deberán adaptarse a las fases de desarrollo de la actuación, permitiendo poner en servicio los diferentes Parques de Actividad de forma autónoma.
- **Establecimiento de una ordenación interior optativa de cada uno de los Parques de Actividad, definidos por un viario complementario optativo** que permita ser desarrollada de forma directa total o parcial.
- **Se ha establecido un sistema de desarrollo basado en un foco inicial de actividad**, localizado en torno al acceso desde la carretera A-8003, desde el cual pueden ir desarrollándose en fases y etapas sucesivas el resto de suelos.
- **Integración en el medio natural:** Integración de los valores naturales del ámbito y su entorno en la ordenación propuesta creando un Sistema de Espacios Libres ligado a las infraestructuras de comunicación existentes, a modo de "pantallas verdes" de protección y la integración del trazado de las vías pecuarias existentes.

0.9 Adecuación a las determinaciones del planeamiento superior de aplicación.

0.9.1 Adecuación a las determinaciones urbanísticas del Proyecto de Actuación.

El Plan Especial asume las determinaciones urbanísticas de Ordenación Estructural que estableció el Proyecto de Actuación y se limita a establecer la ordenación pormenorizada correspondiente a sus atribuciones como planeamiento de desarrollo. En consecuencia, el Plan Especial asume:

- La clasificación del suelo, asumiendo como Suelo Urbanizable Sectorizado las cuatro Áreas Funcionales y como Suelo No Urbanizable de Especial Protección los suelos destinados a los cambios de trazado de la vía pecuaria y del arroyo Cumbreño.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 17/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

- La sectorización, abordando como veremos la ordenación pormenorizada de las cuatro Áreas Funcionales que integran un único sector.
- Los sistemas generales viarios (existentes, previstos y propuestos), ferroviarios, viapecuarios y de todo tipo de infraestructuras.
- El uso global Centro de Transporte de Mercancías propuestos, así como el índice de edificabilidad de 0,35 m²/m².
- La delimitación geométrica de la única Área de Reparto, así como el cálculo del aprovechamiento medio que derivan de dicha configuración y del techo edificable previsto para todo el sector.

Asimismo, el Plan Especial atiende a los requisitos de la Ley 5/2001 recogidos en el Proyecto de Actuación, y precisa desde el punto de vista cualitativo y cuantitativo los suelos demaniales de carácter público y los suelos patrimoniales de titularidad pública o privada.

En este sentido, el Plan Especial propone que los suelos demaniales se destinen sólo a Centro de Transporte de Mercancías, considerando que no procede disponer áreas destinadas a Logística Especializada.

En lo atinente a la caracterización de los suelos patrimoniales de titularidad pública o privada, el Plan Especial precisa la ubicación y configuración de los Centros Integrados de Servicios y de la Terminal Intermodal.

Finalmente, dentro de las atribuciones que le son propias como instrumento de planeamiento de desarrollo, el Plan Especial establecerá sus propias previsiones de programación y gestión de la ordenación.

0.9.2 Adecuación a las determinaciones ambientales del Proyecto de Actuación.

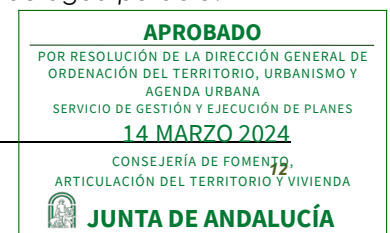
El condicionamiento ambiental de la Declaración Ambiental Estratégica del Proyecto de Actuación establece una serie de Medidas Correctoras Genéricas y Específicas que son asumidas por el Plan Especial como determinaciones de obligado cumplimiento incorporándolas en sus Normas Urbanísticas para su ejecución en el Proyecto de Urbanización. No obstante, hemos de detenernos en las siguientes Medidas Correctoras Genéricas:

0.9.2.1 Programa de Gestión del Agua.

El Plan Especial establecerá medidas para fomentar el ahorro y el uso eficiente del recurso agua, articulando medidas para evitar la contaminación de las aguas subterráneas y minimizando el impacto sobre su recarga natural mediante la incorporación de pavimentos drenantes y áreas libres.

Estas medidas se describen en el apartado 2.3.7.1 *Abastecimiento de agua potable*.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 18/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJKAYY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

0.9.2.2 Eficiencia energética y energías renovables.

Respecto a la Adecuación Ecológica, el Plan Especial se marca los siguientes objetivos de ahorro energético y producción de energía limpia:

- El Proyecto de Urbanización implantará el alumbrado con medidas de ahorro energético.
- Los proyectos constructivos atenderán a las premisas del Código Técnico de la Edificación (CTE), e incorporarán asimismo en sus cubiertas placas fotovoltaicas para cubrir al menos el consumo eléctrico de sus instalaciones de alumbrado. Asimismo, se recomienda que todos los proyectos constructivos adopten los criterios propios de la arquitectura bioclimática, a fin de reducir su consumo energético.

Estas medidas se han trasladado a las Normas Urbanísticas.

0.9.2.3 Riesgos tecnológicos.

El órgano gestor del Área Logística requerirá a las empresas dedicadas a la gestión de mercancías peligrosas la elaboración de un Plan de Emergencia de Transporte y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas al objeto de garantizar la respuesta más adecuada ante un posible accidente. Dicho Plan de Emergencia habrá de contar con todos los informes y dictámenes favorables por parte de los organismos competentes antes del inicio de la actividad.

Esta medida se ha trasladado a las Normas Urbanísticas.

0.9.3 Las determinaciones del Plan Especial.

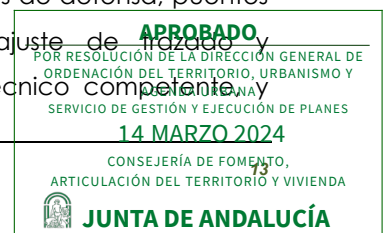
Los objetivos, criterios y demás determinaciones del presente Plan Especial se adecuan a las determinaciones del Proyecto de Actuación en los términos que se recogen a continuación.

0.9.3.1 Determinaciones de obligado cumplimiento.

Como indicamos en el apartado 2.2.1 *Adecuación a las determinaciones urbanísticas del Proyecto de Actuación*, el Plan Especial asume todas las determinaciones de Ordenación Estructural proporcionadas por el Proyecto de Actuación, en tanto que son determinaciones de obligado cumplimiento.

No obstante, el Plan Especial ha tenido que realizar un ajuste en el trazado propuesto para el encauzamiento del arroyo Cumbreño, para mejorar sus condiciones hidráulicas, el cual ha supuesto un ligero aumento de la superficie reservada a tal fin, y en consecuencia del Suelo No Urbanizable de Especial Protección, reduciendo al mismo tiempo la superficie del Área Funcional 3 y por tanto la superficie del Suelo Urbanizable Sectorizado, que pasa a ser 161,88 ha.

Tal y como se recoge en el informe de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir (CHG), de fecha 12 de febrero de 2013, las obras de encauzamiento, motas de defensa, puentes y pasarelas u otras modificaciones necesarias para acometer el ajuste de ~~trazado y encauzamiento del arroyo Cumbreño~~ requerirán proyecto suscrito por técnico competente y



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 19/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJKAYY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

deberán tramitarse en base al artículo 126 del Reglamento de Dominio Público Hidráulico. Todas las obras comprendidas en el arroyo Cimbreño, deberán ser autorizadas explícitamente por la CHG.

Respecto al cambio de trazado de la vía pecuaria propuesto por el Proyecto de Actuación, de acuerdo con el Reglamento de Vías Pecuarias de Andalucía, los trámites de clasificación y deslinde son operaciones previas que deben estar resueltas antes de iniciar el expediente correspondiente. A este respecto la Declaración Ambiental Estratégica sobre el Proyecto de Actuación condiciona la resolución aprobatoria del cambio de trazado propuesto a que se cumplan las especificaciones indicadas en la Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de revisión del PGOU de Sevilla, emitida con fecha 31 de enero de 2006, y a la Declaración de Impacto Ambiental sobre el PGOU de La Rinconada, emitida con fecha 15 de marzo de 2007. Especificaciones no cumplidas en la fecha de redacción del presente documento.

En consecuencia, la situación de partida del Plan Especial es que el deslinde de la vía pecuaria en el T.M de Sevilla todavía no se ha realizado, y que el deslinde en el T.M de La Rinconada aprobado en 2008 (BOJA nº55 de 10 de diciembre) caducó en 2014, debiendo iniciar de nuevo el expediente. En esta situación resulta imposible iniciar el procedimiento para el cambio de trazado de la vía pecuaria propuesto por el Proyecto de Actuación.

Para resolver esta situación de bloqueo, que impediría la ejecución de la actuación en el plazo demandado, y por tanto dar respuesta a los objetivos estratégicos y de interés público perseguidos por el Proyecto de Actuación, el documento para aprobación provisional del Plan Especial incorpora una leve modificación de la ordenación pormenorizada para evitar la afección a la vía pecuaria, de forma que sea posible la materialización de las unidades de ejecución definidas sin que sea necesaria la alteración de su trazado, expediente que se podrá iniciar una vez se apruebe el deslinde en ambos términos municipales.

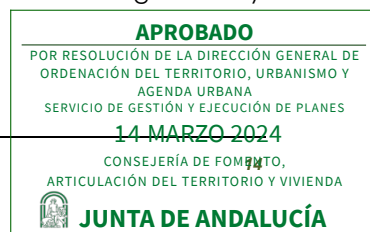
Se mantiene, en cualquier caso, la reserva de superficie prevista en el Proyecto de Actuación para el desvío, en el momento en que sea viable, de la vía pecuaria.

En cuanto al resto de determinaciones de Ordenación Estructural, el Plan Especial se mantiene la configuración como un único sector, además de asumir los sistemas generales viarios (existentes, previstos y propuestos), ferroviarios, viapecuarios y de todo tipo de infraestructuras vinculadas a su desarrollo.

Asimismo, se pormenoriza el uso global Centro de Transporte de Mercancías propuesto por el Proyecto de Actuación, y se distribuye el techo edificable que proporciona el índice de edificabilidad de 0,35 m²/m².

En consecuencia, también se respeta la delimitación geométrica de la única Área de Reparto, así como el cálculo del aprovechamiento medio que derivan de dicha configuración y del techo edificable previsto para todo el sector.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 20/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

0.9.3.2 Directrices.

El Plan Especial, mantiene la localización y dimensiones de las zonas demaniales de carácter dotacional, esto es, la Terminal Intermodal y los Centros Integrados de Servicios. También se han mantenido las localizaciones de los espacios libres previstas por el Proyecto de Actuación, aledañas a las principales vías de comunicación.

Desde el punto de vista cuantitativo, las citadas zonas demaniales y espacios libres atienden a las dotaciones previstas por la Ley 5/2001, que en su artículo 16.3 las cuantifica en unos mínimos del 15 % y del 10 % de la superficie del ámbito, excluido viarios.

Respecto de la red viaria, el Plan Especial precisa y define su configuración, estableciendo una clara jerarquía de la red viaria de distribución interior para su mejor adecuación funcional.

0.10 Ordenación Propuesta

Los instrumentos básicos de ordenación son los planos de ordenación, completados con los cuadros de características sobre superficies, usos cuantificados, edificabilidad y demás aspectos relevantes incluidos en la presente memoria y de los que a continuación se destacan sus principales determinaciones referidas a los siguientes aspectos:

- Esquema director
- Ordenación viaria
- Áreas de normativa y usos globales
- Dotaciones y espacios libres
- Ordenación pormenorizada
- Infraestructuras de servicios

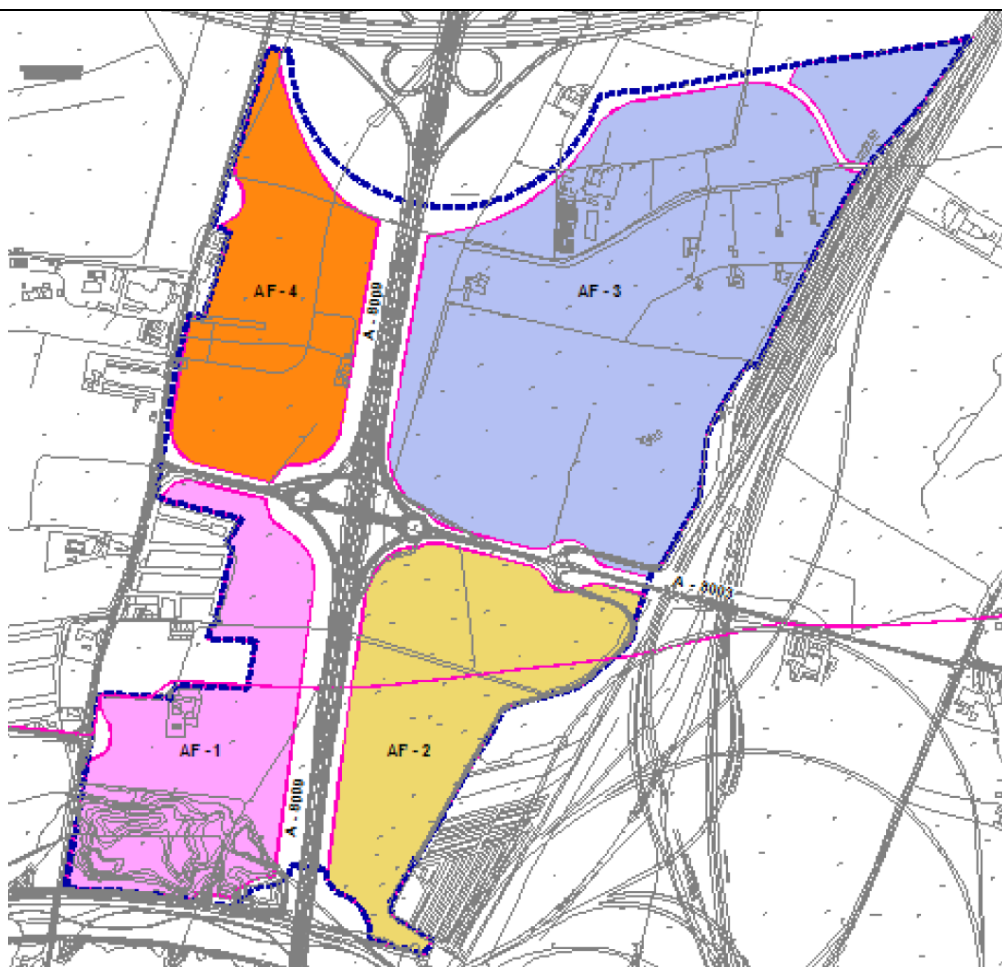
0.10.1 Esquema Director.

Se entiende por Esquema Director de ordenación el conjunto de elementos básicos que definen la estructura funcional del Área Logística y sus conexiones con el exterior.

El Esquema Director se fundamenta y desarrolla el Proyecto de Actuación aprobado, para configurar una ordenación del conjunto en la que se enmarcan coherentemente las ordenaciones detalladas de las cuatro Áreas Funcionales en que los ejes de comunicación viaria territoriales (el Acceso Norte a Sevilla, A-8009, y la carretera A-8003) dividen el ámbito el Área Logística.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 21/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



Áreas Funcionales

Los elementos básicos de la ordenación propuestos por el Plan Especial son los siguientes:

- Accesos a las Áreas Funcionales desde la carretera A-8003 para las Áreas Funcionales 2 y 3, y desde la carretera A-8002 para las Áreas Funcionales 1 y 4.
- Estructura viaria interior organizada de forma jerárquica desde estos puntos de acceso para cada una de las Áreas Funcionales.
- Estructura interna de las cuatro Áreas Funcionales, organizadas para el desarrollo de los siguientes usos: Logística, Terminal Intermodal y Centro Integrado de Servicios.
- Ordenación mallada y reticulada de máxima flexibilidad para una máxima optimización de los espacios y que garantice múltiples opciones de modularidad y desarrollo interior de cada Parque de Actividad en respuesta a las necesidades de mercado.
- Localización vinculante de los espacios destinados demaniales de carácter dotacional, esto es, la Terminal Intermodal en la franja situada junto a la línea ferroviaria con capacidad adecuada para tal fin, y los espacios destinados a dotaciones de Centros Integrados de Servicios, que se localizan junto a los accesos, de las Áreas Funcionales 1, 2 y 3.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 22/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJKAYY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

- Disposición de los espacios libres junto a las infraestructuras de comunicación viaria, en continuidad con el trazado modificado de la vía pecuaria Cordel de Brenes y en conexión con la modificación del cauce del Arroyo Cimbrenño, formando bandas verdes perimetrales en las Áreas Funcionales.

Resultado del Esquema Director, resultan las siguientes superficies generales de la ordenación propuesta:

SUPERFICIES GENERALES	m ²	%
Sistemas Generales incluidos en el ámbito del Plan Especial		
Varios (*)	196.407,04	10,17
Plataforma Reservada para Transporte Público	24.160,22	1,25
Carril Bici	5.586,70	0,29
Subtotal Sistemas Generales	226.153,96	11,71
Suelo no urbanizable de Especial Protección		
Vía Pecuaria "Cordel de Brenes"	41.103,02	2,13
Encauzamiento arroyo Cimbrenño	45.882,53	2,37
Subtotal SNU-EP	86.985,55	4,50
Áreas Funcionales		
Área Funcional - 1	277.623,64	14,37
Área Funcional - 2 (**)	299.986,33	15,53
Área Funcional - 3	779.708,25	40,36
Área Funcional - 4	261.595,67	13,54
Subtotal Áreas Funcionales	1.618.913,90	83,79
TOTAL ÁMBITO DEL PLAN ESPECIAL	1.932.053,41	100,00

(*) Dentro de esta superficie se consideran incluidas las superficies asignadas al desdoble de la A-8003 y de la A-8009, correspondiendo el resto de la misma al actual trazado de las citadas vías y sus áreas funcionales.

(**) Se han corregido las erratas en las mediciones de superficie detectadas en el documento aprobado inicialmente.

Por su parte, tanto la reserva para el desdoble de la A-8002 (94.703 m²) como la conexión ferroviaria de la Terminal Intermodal (16.077 m²), se encuentran fuera del ámbito, pero su ejecución está adscrita a la programación prevista.

0.10.2 Ordenación viaria.

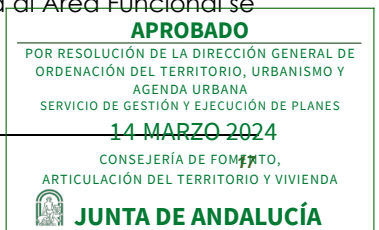
0.10.2.1 Accesos.

Por tratarse de un área compleja y con cuatro Áreas Funcionales diferenciadas y separadas por las redes de infraestructuras viarias existentes, se requiere la generación de varios accesos, a cuyos efectos se han establecido:

- Acceso 1**, desde la carretera A-8002, dando acceso al Área Funcional 1.

Además, se desarrolla un acceso complementario a esta Área Funcional, posibilitando una entrada independiente a cada término municipal. Este acceso complementario se sitúa junto a la glorieta de conexión entre las carreteras A-8002 y A-8003. La entrada al Área Funcional se

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 23/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

produce como prolongación de la vía de servicio existente en el margen este de la carretera A-8002 y la salida se diseña con un ramal hacia la carretera A-8003.

- **Acceso 2**, desde la carretera A-8003, para acceder a las Áreas Funcionales 2 y 3.

Con esta nueva intersección desde la carretera A-8003 se consigue además del acceso a las citadas Áreas Funcionales, una conexión directa con la carretera A-8009, el Nuevo Acceso Norte a Sevilla.

Provisionalmente, hasta que se desarrolle la zona intermodal, este Acceso 2 conectará con el vial de acceso a las actuales instalaciones de Adif en Majarabique.

- **Acceso 3** desde la carretera A-8002, para acceder al Área Funcional 4, situada en la zona noroeste del ámbito.

0.10.2.2 Estructura viaria interior.

El viario interior de las Áreas Funcionales se jerarquiza en dos niveles: un primer nivel, para establecer el sistema viario estructurante o básico que se considera vinculante y un segundo nivel, para el viario interior complementario con carácter optativo que estructura interiormente cada uno de los Parques de Actividad y que permitirá conseguir más flexibilidad y adaptación a la evolución de la demanda en la ordenación pormenorizada.

- **Viario estructurante:** Apoyándose en los accesos propuestos, la estructura urbana propuesta se articula a partir de estos ejes estructurantes, dotando de accesibilidad a cada uno de los Áreas Funcionales del siguiente modo:
 - Para el **Área Funcional 1** se desarrolla un eje viario de dirección este-oeste desde el Acceso 1, para el cual se ha previsto un diseño de su sección transversal denominado Viario Estructurante Tipo E-1, como vemos en la imagen adjunta:

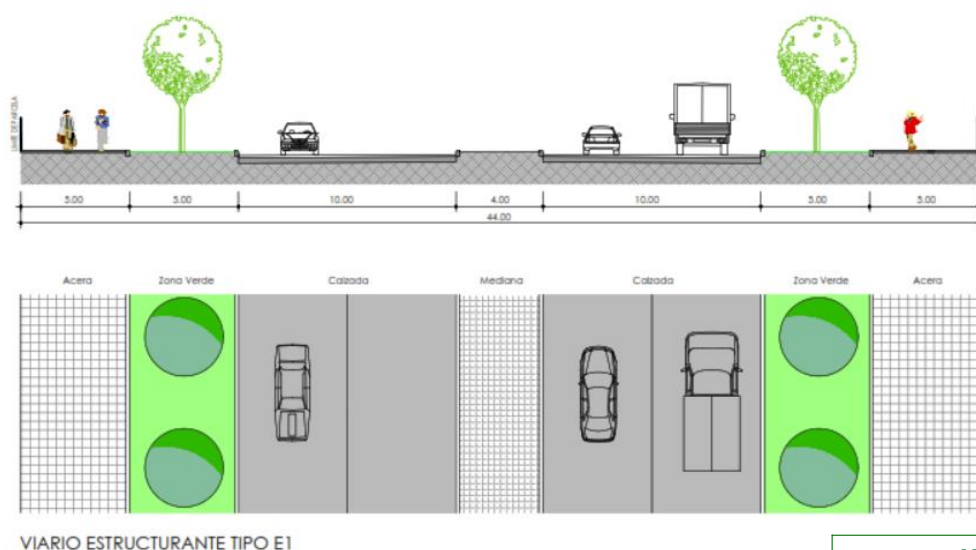
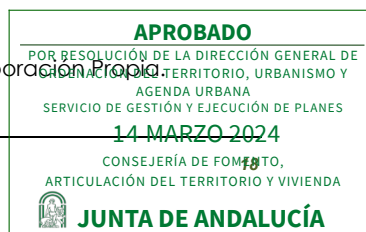


Fig. 01.- Sección transversal Viario Estructurante Tipo E1. Fuente: Elaboración Propia

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 24/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJKAYY927XJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

A partir de este eje, se diseña un viario que bordea el perímetro del Área Funcional 1 hacia el norte, hasta llegar al acceso complementario ubicado en los terrenos del municipio de La Rinconada que habilita el acceso a las manzanas en contacto con los desarrollos ya existentes de los polígonos industriales NACOISA y Majarabique.

Este segundo eje se ha previsto con una sección transversal que denominamos Viario Estructurante Tipo E-2:

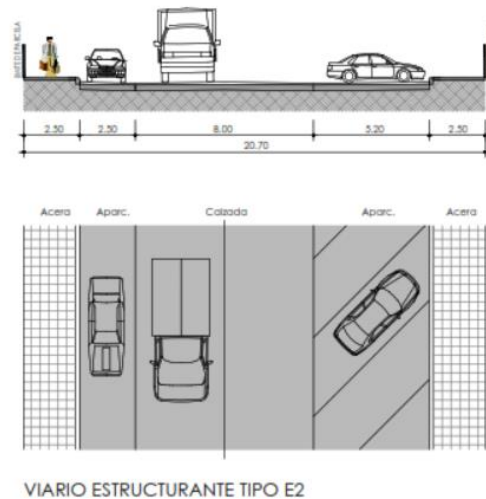
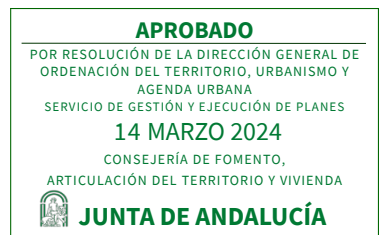
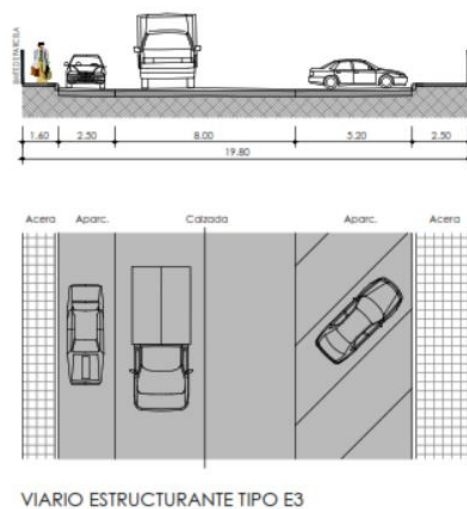


Fig. 02.- Sección transversal Viario Estructurante Tipo E2. Fuente: Elaboración Propia.

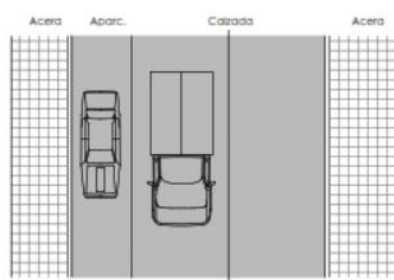
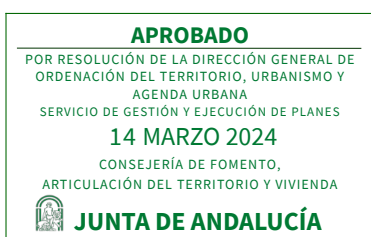
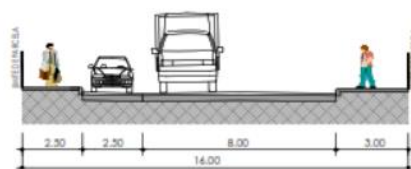
- Para las **Áreas Funcionales 2 y 3** se dispone de un eje con dirección norte-sur para el cual también se ha previsto una sección transversal correspondiente al Viario Estructurante Tipo E-1. En el AF-3 se prevé un anillo cuya sección será la correspondiente a la sección transversal Viario Estructurante Tipo E-2, y desde la glorieta GI-3 hacia el sur del AF-2 la sección correspondiente al viario estructurante E-3.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 25/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

Fig. 03.- Sección transversal Viario Estructurante Tipo E3. Fuente: Elaboración Propia.

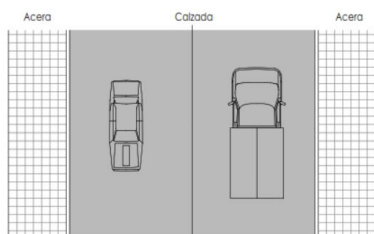
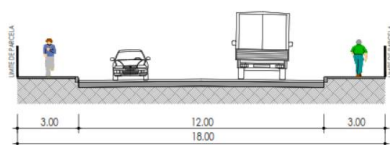
- El **Área Funcional 4** se desarrolla a partir de un eje de dirección este-oeste de sección transversal Viario Estructurante Tipo E-1, el cual tienen continuidad con dos ramales de Viario Estructurante Tipo E-2, ambos en sentido norte-sur, para cerrar el anillo estructurante con un tramo de Viario Estructurante Tipo E-4.



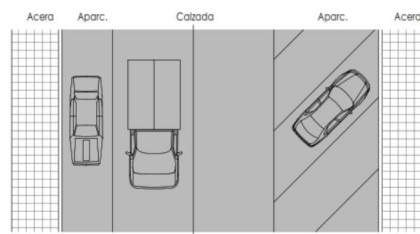
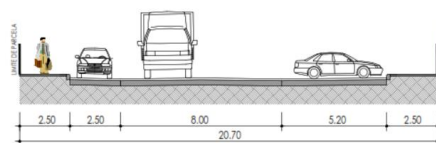
VIARIO ESTRUCTURANTE TIPO E4

Fig. 04.- Sección transversal Viario Estructurante Tipo E4. Fuente: Elaboración Propia.

- **Viario complementario:** Desde los tipos de viarios estructurantes indicados, se establecen, con carácter optativo, una serie de viarios complementarios para cada Área Funcional. Estas vías responden a las tres secciones transversales denominadas Viario Complementario Tipo C-1, que recorre todas las Áreas Funcionales, Viario y Viario Complementario Tipo C-2, ubicado sólo en el Área Funcional 2. Responden a las siguientes secciones transversales:



VIARIO COMPLEMENTARIO TIPO C1



VIARIO COMPLEMENTARIO TIPO C2

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 26/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

Fig. 05.- Sección transversal Viarios Complementarios Tipos C1 y C2. Fuente: Elaboración Propia.

En suma, la estructura urbana proyectada se realiza para responder a la necesidad de crear grandes manzanas que permitan la implantación de grandes operadores del transporte, si bien, y con objeto de agilizar el proceso de ocupación de las distintas Áreas Funcionales, contiene una ordenación detallada "optativa" que permitirá la apertura de una o varias de las calles que prevé para cubrir la posible demanda de implantación de pequeñas y medianas empresas sin necesidad de tramitar un Estudio de Detalle.

De esta manera, la apertura de cualesquiera de las calles previstas en la denominada ordenación optativa se podrá llevar a cabo mediante el correspondiente Proyecto de Obras Ordinarias de Urbanización, remitiéndonos a la legislación urbanística vigente en Andalucía para hacer posible la actividad de ejecución para las distintas posibilidades de ordenación proyectada. No obstante, la apertura de cualquier otra calle no prevista en el presente Plan Especial sí necesitará de la previa aprobación de un Estudio de Detalle, de conformidad con el objeto que estos instrumentos de planeamiento tienen conforme al artículo 15 de la LOUA.

Es precisamente, esta necesidad de crear grandes manzanas para la implantación de grandes operadores de transporte, tendencia que se ha generalizado en los últimos años, la que ha llevado a modificar la ordenación pormenorizada del documento inicial cambiando el carácter estructurante del anillo definido en el AF-2 por el de viario de carácter optativo. Con este cambio se abre la posibilidad de poder ofrecer una parcela próxima a los 120.000 m².

El viario complementario sólo contendrá las canalizaciones necesarias para acometer la conexión de las edificaciones a las que vayan a dar servicio con las redes de infraestructuras básicas ejecutadas en el viario estructurante, sin que estas canalizaciones supongan una extensión de estas redes. Por consiguiente, la definición de estos viarios de carácter optativo en el Plan Especial se limita a las alineaciones y rasantes, no siendo necesario definir las infraestructuras necesarias para su puesta en carga.

Consecuencia de lo expuesto, el cuadro siguiente resume las superficies del viario interior anteriormente definido:

SUPERFICIES DE LA RED VIARIA INTERIOR (m ²)			
Área Funcional	Viario estructurante	Viario complementario	Total
Área Funcional - 1	34.695,64	12.581,51	47.277,15
Área Funcional - 2	25.826,77	33.774,58	59.601,35
Área Funcional - 3	58.386,84	40.878,50	99.265,34
Área Funcional - 4	35.954,56	20.352,19	56.306,75
TOTAL	154.863,80	107.586,79	262.450,59

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 27/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

0.10.2.3 Aparcamientos.

A fin de dotar de la máxima funcionalidad y mejorar la fluidez del tráfico, no se permite el aparcamiento en el Viario Estructurante Tipo E-1. Sin embargo, sí está permitido el aparcamiento de vehículos ligeros en el Viario Estructurante Tipo E-2, E-3 y E-4, así como en el Viario Complementario Tipo C-2, consecuencia de lo cual tenemos la siguiente dotación de plazas de aparcamiento para vehículos ligeros asociadas al viario:

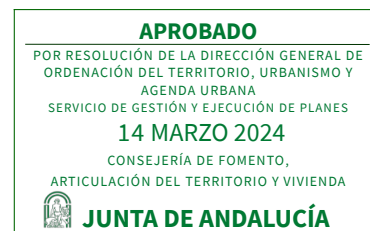
Área Funcional	Nº plazas
Área Funcional - 1	338
Área Funcional - 2	277
Área Funcional - 3	453
Área Funcional - 4	352
TOTAL	1.420

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 29 del Decreto 293/1009, de 7 de julio, por el que se aprueba el reglamento que regula las normas de accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía, se reservará una plaza por cada cuarenta para personas con movilidad reducida.

0.10.3 Áreas de normativa y usos globales.

La normativa del Plan Especial se organiza mediante la división de su ámbito en las siguientes Áreas de Normativa, en correspondencia a las determinaciones del Proyecto de Actuación, cuya caracterización pasamos a describir a continuación:

- Logístico.
- Terminal Intermodal.
- Centro Integrado de Servicios.



0.10.3.1 Logístico.

En esta área las parcelas están destinadas a edificaciones para el desarrollo de todo tipo de actividades logísticas vinculadas a la cadena de suministro, en el sentido más amplio de la palabra, incluyendo almacenaje y distribución de mercancías, aquellas actividades de valor añadido propias del subsistema logístico de producción (montaje de componentes, envasado, acabado etc.) y las vinculadas a centros logísticos del sector de la distribución comercial.

Las actividades que corresponden a esta zona, la tipología de la edificación, su volumetría específica y las condiciones que la regulan se definen en la normativa.

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 28/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

0.10.3.2 Terminal Intermodal.

La Terminal Intermodal (TI) es el área destinada al intercambio modal ferroviario-carretera. Esta zona, junto a las actuales instalaciones ferroviarias de Adif, configurarán en un futuro el centro logístico ferroviario de Majarabique, sobre la base del *Proyecto Funcional para la remodelación del Centro Logístico de Sevilla-Majarabique* elaborado por Adif y la Agencia Pública de Puertos de Andalucía en 2013.

Por este motivo no es posible la disposición de bandas ajardinadas en este frente que establece el PGOU de La Rinconada, lo que haría inviable el desarrollo del proyecto.

Por su singularidad y especificidades, el diseño funcional de la TI, así como la ejecución de la obra civil e instalaciones necesarias para su puesta en servicio, corresponden a la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, y serán objeto de un proyecto independiente del proyecto de obras de urbanización, una vez se concrete el Plan de Explotación de la TI y el marco de colaboración con Adif, sobre la base del antedicho *Proyecto Funcional*.

0.10.3.3 Centro Integrado de Servicios.

El área del Centro Integrado de Servicios (CIS) es donde se concentrarán los servicios a las empresas, personas y vehículos del Área Logística, así como otros servicios especializados para las empresas del sector del transporte y la logística, los transportistas y sus vehículos, de manera que sus edificaciones serán aisladas y adecuadas a su uso específico.

Esta zona puede albergar un edificio administrativo-comercial, una estación de servicio para el suministro de combustible, aparcamiento de vehículos pesados, o naves de talleres y servicios a los vehículos.

Se prevé que el aparcamiento de vehículos pesados pueda albergar tanto vehículos pesados convencionales como instalaciones de seguridad para el almacenamiento temporal de vehículos especializados en el transporte de mercancías peligrosas. Esta área de mercancías peligrosas contará con distintas zonas, separadas por tipo de sustancia según el reglamento ADR, con sistemas de detección de fugas, sistemas antincendios y depuradora para la recogida y tratamiento de vertidos accidentales. Reunirá asimismo servicios especializados para este tipo de transporte, como el de lavado de cisternas.

0.10.3.4 Asignación de aprovechamientos.

Dentro de sus atribuciones como planeamiento de desarrollo, el Plan Especial configura las zonas destinadas a usos logísticos, que abarcan las manzanas identificadas con la denominación de Centro de Transportes de Mercancías-CTM, una vez asumidas la localización y dimensiones de las zonas demaniales de carácter dotacional, esto es, la Terminal Intermodal y los Centros Integrados de Servicios, conforme a los requerimientos de la Ley 5/2001.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 29/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

De acuerdo con lo establecido en el Proyecto de Actuación, el diseño de estas zonas requiere la asignación de una edificabilidad generadora de unos aprovechamientos, de entre los cuales, tienen la consideración de aprovechamientos lucrativos los asignados a las zonas de carácter patrimonial, esto es, las zonas de uso logístico, y aprovechamientos no lucrativos, y por tanto no computables, aquellos otros asignados a las zonas de carácter demanial dotacional:

APROVECHAMIENTOS LUCRATIVOS			
Zonas	Superficie (m ²)	Edificabilidad (m ² /m ²)	Techo edificable (m ²)
Centro de Transporte de Mercancías	710.342,36	0,75	532.756,77
TOTAL	710.342,36		532.756,77

APROVECHAMIENTOS NO LUCRATIVOS			
Zonas	Superficie (m ²)	Edificabilidad (m ² /m ²)	Techo edificable (m ²)
Centro Integrado de Servicios	104.435,30	0,85	88.770,01
Terminal Intermodal	251.066,15	0,25	62.766,54
TOTAL	355.501,45		151.536,54

0.10.4 Espacios libres.

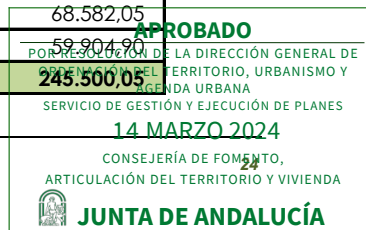
Los espacios libres o zonas verdes se han diseñado evitando que resulten espacios residuales, aislados y fragmentados. Su disposición se ha realizado mediante una estructura coherente y estableciendo continuidades con el entorno. Dentro de las funciones específicas dominan la de espacios representativos y de imagen sobre las áreas de descanso o zonas lúdicas, de escasa utilización en un área logística, por ello se han situado en zonas perimetrales como espacios de transición hacia las grandes infraestructuras de comunicaciones e integrándolas con las reservas para el nuevo trazado de la vía pecuaria y el arroyo Cumbreño que sin duda ayudarán a la configuración de una mayor calidad paisajística del conjunto.

El cauce del arroyo Cumbreño, para el que se modifica su trazado junto al límite norte de la actuación, dispone para ello un corredor verde medioambiental. A este espacio se suma una franja verde de 30 metros de anchura potenciando el carácter de corredor medioambiental.

Con esta estrategia, las superficies destinadas a espacios libres alcanzan una extensión superficial de 245.500,05 m², lo cual supone el 15 % de la superficie del suelo urbanizable sectorizado, distribuidos de la forma siguiente:

ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES (m ²)			
Área Funcional	Computable	No computable	Total
Área Funcional - 1	67.163,81	1.863,65	69.027,46
Área Funcional - 2	46.319,67	1.665,96	47.985,63
Área Funcional - 3	66.828,39	1.753,66	68.582,05
Área Funcional - 4	59.904,90	0,00	59.904,90
TOTAL	240.216,78	5.283,27	245.500,05

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 30/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

0.10.5 Ordenación pormenorizada.

El Plan Especial contiene una ordenación detallada reflejada en las hojas del plano de ordenación denominado O1.- *Estructura urbana propuesta*, el cual contiene una serie de determinaciones consideradas vinculantes derivadas del Proyecto de Actuación.

En lo que, a ubicación de elementos vinculantes, el plano O2.- *Red viaria y espacios libres* refleja claramente los viales de carácter estructural y los considerados complementarios o de carácter optativo. Asimismo, este plano resalta la ubicación de las áreas libres en el entorno del arroyo Cimbrenño y en el resto del perímetro de todas las Áreas Funcionales, mejorando de este modo la integración paisajística del Plan Especial. Asimismo, la ordenación propuesta atiende a la ubicación vinculante de la Terminal Intermodal o las parcelas para los Centros Integrados y de Servicios.

En suma, la estructura urbana proyectada se realiza para responder a la necesidad de crear grandes manzanas que permitan la implantación de grandes operadores del transporte, si bien, y con objeto de agilizar el proceso de ocupación de las distintas Áreas Funcionales, contiene una ordenación detallada "optativa" que permitirá la apertura de una o varias de las calles que prevé para cubrir la posible demanda de implantación de pequeñas y medianas empresas sin necesidad de tramitar un Estudio de Detalle.

De esta manera, la apertura de cualesquiera de las calles previstas en la denominada ordenación optativa se podrá llevar a cabo mediante el correspondiente Proyecto de Obras Ordinarias de Urbanización, remitiéndonos a la legislación urbanística vigente en Andalucía para hacer posible la actividad de ejecución para las distintas posibilidades de ordenación proyectada. No obstante, la apertura de cualquier otra calle no prevista en el presente Plan Especial sí necesitará de la previa aprobación de un Estudio de Detalle, de conformidad con el objeto que estos instrumentos de planeamiento tienen conforme al artículo 15 de la LOUA.

El Proyecto de Actuación aprobado propuso la modificación del trazado del Arroyo Cimbrenño, que cruza el ámbito de Este a Oeste, para acomodarlo a una franja en paralelo al borde norte de la actuación, utilizando el paso actual del cauce bajo la carretera A-8009. El desvío de este cauce se acometerá en la Unidad de Ejecución 2.

En la Unidad de Ejecución 1, para evitar la posible afección a los terrenos situados al norte, se realizará un acondicionamiento del cauce actual del arroyo, limpiando y mejorando su sección hidráulica. Esta medida correctora garantiza su funcionamiento, tal y como recoge el "ESTUDIO HIDROLÓGICO-HIDRÁULICO DE LA UNIDAD DE EJECUCIÓN 1 DEL ÁREA LOGÍSTICA DE MAJARABIQUE", finalizado en febrero de 2022, que se incluye en los anejos del Plan Especial.

Por lo que respecta a la vía pecuaria que atraviesa el ámbito de actuación, la ordenación pormenorizada definida en el Plan Especial evita la afección a la misma, de forma que la materialización de las unidades de ejecución no está condicionada por el cambio de trazado

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 31/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

planteado en el Proyecto de Actuación. Para ello se ha reservado una franja de terreno sin ocupar con la anchura legal de 37,61 m. establecida en la Orden Ministerial por la que fue clasificada.

La ordenación interior de las cuatro Áreas Funcionales se establece de forma general por medio de manzanas con dimensiones adecuadas al establecimiento de naves modulares, estructuradas con viario interior con capacidad para la maniobra de vehículos pesados.

En los Parques de Actividad Dotacionales, esto es, en la Terminal Intermodal (TI) y en los Centros Integrados de Servicios (CIS) la ordenación interior se establece por medio de manzana única, sin ordenación interior detallada que en su caso podría llevarse a efecto mediante un proyecto completo y unitario de cada una de ellas, o mediante un Estudio de Detalle, si su desarrollo pretende llevarse a cabo de forma fraccionada.

La especialización de cada una de las dotaciones responde a las siguientes características específicas:

- La TI genera un área única con capacidad para el desarrollo de una terminal y sus instalaciones propias anejas (talleres, edificio de oficinas para su gestión y control, estacionamiento de vehículos ligeros de empleados, espacios de almacenamiento y/o reparación de contenedores, etc.) y de espacios asociados con capacidad para el desarrollo de otra serie de usos (naves intermodales, etc.) en paralelo a la anterior o en los extremos. Está previsto su desarrollo entre la primera y segunda fases, disponiendo en ambos casos su acceso directamente desde el eje viario estructurante del Área Funcional 3.

- Los CIS tienen destinos diferenciados para cada uno de ellos:
 - El CIS-1 estará destinado a albergar un Aparcamiento de Vehículos Pesados, pudiendo incorporar, en función de la demanda, una instalación especializada para el estacionamiento de vehículos con mercancías peligrosas.

En este último caso, el concesionario encargado del equipamiento y explotación de la instalación, que en base al título otorgado sobre suelo demanial por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía tendrá que diseñarse de acuerdo con la normativa vigente, deberá elaborar un Plan de Emergencia de Transporte y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas al objeto de garantizar la respuesta más adecuada ante un posible accidente. Dicho Plan deberá contar con la aprobación de las autoridades competentes antes del inicio de la actividad.

- El CIS-2 está orientado fundamentalmente a albergar la zona administrativa-comercial con usos de oficinas e instalaciones de gestión del CTM, salas de reuniones, aulas de formación, restauración (cafeterías-restaurantes), locales comerciales, aparcamientos de vehículos ligeros, Estación de Servicio, etc.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 32/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

- El CIS-3 albergará los usos complementarios del Área Funcional 1, y se conservará e integrará el cortijo existente en esta zona reconvirtiendo y acondicionando su uso a los propios de esta área de servicios.

Las principales magnitudes superficiales y condiciones establecidas en la ordenación pormenorizada se reflejan en los cuadros siguientes:

SUPERFICIES GENERALES DE LAS ÁREAS FUNCIONALES						
USOS	Etiqueta en planos	Superficie		% sobre AF		
		Manzana	Por uso	Manzana	Por uso	
Área Funcional - 1	Logístico	CTM 1.1	74.158,69	129.554,17	26,71	46,67
		CTM 1.2	16.658,81		6,00	
		CTM 1.3	8.805,68		3,17	
		CTM 1.4	29.930,98		10,78	
	Dotacional	CIS 3	17.917,96	17.917,96	6,45	6,45
	Espacios libres computables	ZV - 1.1	65.513,71	67.163,81	23,60	24,19
		ZV - 1.2	1.650,10		0,59	
	Espacios libres no computables	ZV - 1.3	208,90	1.863,65	0,08	0,67
		ZV - 1.4	1.654,75		0,60	
	Viaro	Estructurante	34.695,64	47.277,15	12,50	17,03
		Complementario	12.581,51		4,53	
	Total suelo urbanizable sectorizado AF-1		263.776,75		95,01	95,01
	Otros	Cordel de Brenes	13.846,90	13.846,90	4,99	4,99
Total suelo AF-1		277.623,64		100,00	100,00	
Área Funcional - 2	Logístico	CTM 2.1	13.556,33	140.504,14	4,52	46,84
		CTM 2.2	14.576,73		4,86	
		CTM 2.3	18.522,15		6,17	
		CTM 2.4	21.634,45		7,21	
		CTM 2.5	36.855,94		12,29	
		CTM 2.6	35.358,54		11,79	
	Dotacional	CIS 1	42.719,44	42.719,44	14,24	14,24
	Servicios técnicos (*)	SE	8.067,85	8.067,85	2,69	2,69
	Espacios libres computables (*)	ZV - 2.1	46.319,67	46.319,67	15,44	15,44
	Espacios libres no computables	ZV - 2.2	1.665,96	1.665,96	0,56	0,56
	Viaro (*)	Estructurante	25.826,77	59.601,35	8,61	19,87
		Complementario	33.774,58		11,26	
	Total suelo urbanizable sectorizado AF-2		298.878,40		99,63	99,63
Otros	Cordel de Brenes	1.107,93	1.107,93	0,37	0,37	
Total suelo AF-2		299.986,33		100,00	100,00	

(*) Se han corregido las erratas en las mediciones de superficie detectadas en el documento aprobado inicialmente.



SUPERFICIES GENERALES DE LAS ÁREAS FUNCIONALES						
USOS	Etiqueta en planos	Superficie		% sobre AF		
		Manzana	Por uso	Manzana	Por uso	
Área Funcional - 3	Logístico	CTM 3.1	31.964,72	294.900,03	4,10	37,82
		CTM 3.2	129.383,96		16,59	
		CTM 3.3	53.611,43		6,88	
		CTM 3.4	34.938,45		4,48	
		CTM 3.5	31.931,46		4,09	
		CTM 3.6	13.070,01		1,68	
	Dotacional	CIS 2	43.797,90	294.864,05	5,62	37,81
		TI	251.066,15		32,20	
	Espacios libres computables	ZV - 3.2	62.910,36	66.828,39	8,07	8,57
		ZV - 3.3	3.918,03		0,50	
	Espacios libres no computables	ZV - 3.1	1.753,66	1.753,66	0,22	0,22
	Viario (*)	Estructurante	58.386,84	99.265,34	7,49	12,73
		Complementario	40.878,50		5,24	
Total suelo urbanizable sectorizado AF-3		757.611,47		97,16	97,16	
Otros	Cordel de Brenes	22.177,65	22.177,65	2,84	2,84	
Total suelo AF-3		779.789,12		100,00	100,00	
Área Funcional - 4	Logístico	CTM 4.1	19.134,47	145.384,02	7,31	55,58
		CTM 4.2	26.808,98		10,25	
		CTM 4.3	26.720,08		10,21	
		CTM 4.4	25.656,08		9,81	
		CTM 4.5	23.587,14		9,02	
		CTM 4.6	23.477,27		8,97	
	Espacios libres computables	ZV - 4.1	59.904,90	59.904,90	22,90	22,90
	Viario	Estructurante	35.954,56	56.306,75	13,74	21,52
		Complementario	20.352,19		7,78	
	Total suelo urbanizable sectorizado AF-4		261.595,67		100,00	100,00
Total suelo AF-4		261.595,67		100,00	100,00	

(*) Se han corregido las erratas en las mediciones de superficie detectadas en el documento aprobado inicialmente.

Finalmente, las principales magnitudes a respetar por la edificación de cada una de las parcelas, lucrativas o no, son las siguientes:



Parametrización de la edificación en parcelas						
AF	Parcela	Superficie (m ²)	Techo edificable (m ²)	Índice edificabilidad (m ² /m ²)	Altura edificación (m)	Ocupación máxima (%)
AF - 1	CTM 1.1	74.158,69	55.619,02	0,75	15	70
	CTM 1.2	16.658,81	12.494,11	0,75	15	70
	CTM 1.3	8.805,68	6.604,26	0,75	15	70
	CTM 1.4	29.930,98	22.448,24	0,75	15	70
	Subtotal	129.554,17	97.165,63	-	-	-
AF - 2	CTM 2.1 (*)	13.556,33	10.167,25	0,75	15	70
	CTM 2.2	14.576,73	10.932,55	0,75	15	70
	CTM 2.3	18.522,15	13.891,61	0,75	15	70
	CTM 2.4	21.634,45	16.225,84	0,75	15	70
	CTM 2.5	36.855,94	27.641,96	0,75	15	70
	CTM 2.6 (*)	35.358,54	26.518,90	0,75	15	70
	Subtotal	140.504,14	105.378,10	-	-	-
AF - 3	CTM 3.1	31.964,72	23.973,54	0,75	15	70
	CTM 3.2 (*)	129.383,96	97.037,97	0,75	15	70
	CTM 3.3 (*)	53.611,43	40.208,58	0,75	15	70
	CTM 3.4	34.938,45	26.203,84	0,75	15	70
	CTM 3.5	31.931,46	23.948,59	0,75	15	70
	CTM 3.6	13.070,01	9.802,51	0,75	15	70
	Subtotal	294.900,03	221.175,02	-	-	-
AF - 4	CTM 4.1	19.134,47	14.350,85	0,75	15	70
	CTM 4.2	26.808,98	20.106,74	0,75	15	70
	CTM 4.3	26.720,08	20.040,06	0,75	15	70
	CTM 4.4	25.656,08	19.242,06	0,75	15	70
	CTM 4.5	23.587,14	17.690,36	0,75	15	70
	CTM 4.6	23.477,27	17.607,95	0,75	15	70
	Subtotal	145.384,02	109.038,02	-	-	-
TOTAL AFs	710.342,36	532.756,77	-	-	-	
CIS	CIS 1	42.719,44	36.311,52	0,85	25	60
	CIS 2	43.797,90	37.228,22	0,85	25	60
	CIS 3	17.917,96	2.687,69	0,15	25	60
	TOTAL CIS	104.435,30	76.227,43	-	-	-
TI	TI	251.066,15	62.766,54	0,25	15	40
	TOTAL TI	251.066,15	62.766,54	-	-	-

(*) Se han corregido las erratas en las mediciones de superficie detectadas en el documento aprobado inicialmente.



0.10.6 Unidades de ejecución.

El Plan Especial establece el desarrollo de todo el sector de suelo urbanizable ordenado mediante la división en tres Unidades de Ejecución, las cuales denominaremos UE-1, UE-2 y UE-3.



Fig. 06.- Esquema de Faseado. Fuente: Elaboración propia.

Tal como establece el artículo 105 y siguientes de la LOUA, esta división se hace en aras de garantizar la viabilidad técnica y económica de la iniciativa, planteando un desarrollo progresivo que habilite la implantación de los usos lucrativos y no lucrativos, así como la puesta en carga de los sistemas generales viarios, ferroviarios, viapecuarios y de infraestructura previstos, de manera escalonada.

Cabe resaltar que la reserva mínima para espacios libres que establece la Ley 5/2001 para el total del ámbito del área logística, un 10%, se cumple, además, para en cada Unidad de Ejecución, salvo en la UE-2 ya que ésta completa a la UE-1, contribuyendo de manera homogénea a la calidad paisajística del conjunto de la actuación.

Por lo que respecta a las zonas dotacionales, se cumple con la reserva mínima que la Ley 5/2001 establece para el conjunto del área logística, un 15%, si bien se produce un desequilibrio entre las tres Unidades de Ejecución.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 36/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

SUPERFICIES GENERALES DE LAS ÁREAS FUNCIONALES POR UNIDADES DE EJECUCIÓN							
UE	AF	USOS	Etiqueta en planos	Superficie		% sobre UE	
				Manzana	Por uso	Manzana	Por uso
UE 1	AF 2	Logístico	CTM 2.1	13.556,33	301.852,82	2,35	52,31
			CTM 2.2	14.576,73		2,53	
			CTM 2.3	18.522,15		3,21	
			CTM 2.4	21.634,45		3,75	
			CTM 2.5	36.855,94		6,39	
			CTM 2.6	35.358,54		6,13	
	AF 3		CTM 3.1	31.964,72	5,54		
			CTM 3.2	129.383,96	22,42		
	AF 2	Dotacional	CIS - 1	42.719,44	86.517,34	7,40	15,00
			CIS - 2	43.797,90		7,59	
			TI (*)	0,00	0,00	0,00	0,00
	AF 2	Serv. Técnicos	SE	8.067,85	8.067,85	1,40	1,40
	AF 2	Zona verde computable	ZV - 2.1	46.319,67	57.653,67	8,03	10,00
			ZV - 3.2 (**)	11.334,01		1,96	
	AF 3						
AF 2	Zona verde no computable	ZV - 2.2	1.665,96	1.665,96	0,29	0,29	
AF 2	Viario	Estructurante	25.826,77	121.312,43	4,48	21,02	
		Complementario	40.504,26		7,02		
AF 3		Estructurante (**)	48.252,34	8,36			
		Complementario (**)	6.729,06	1,17			
Total Suelo Urbanizable Sectorizado UE - 1				577.070,06	577.070,06	100,00	100,02

(*) La Ti se pondrá en servicio en la UE-2, si bien en la UE-1 se ejecutará la demolición de las construcciones existentes y el desbroce del terreno.

(**) El resto de estas parcelas del Área Funcional 3 se desarrollará en la UE 2.

UE 2	AF 3	Logístico	CTM 3.3	53.611,43	133.551,35	11,03	27,47
			CTM 3.4	34.938,45		7,19	
			CTM 3.5	31.931,46		6,57	
			CTM 3.6	13.070,01		2,69	
		Dotacional	TI (*)	251.066,15	251.066,15	51,64	51,64
	Zona verde computable	ZV - 3.2 (**)	51.576,36	55.494,39	10,61	11,42	
		ZV - 3.3	3.918,03		0,81		
	Zona verde no computable	ZV - 3.1	1.753,66	1.753,66	0,36	0,36	
	Viario	Estructurante (*)	10.134,50	44.283,94	2,08	9,11	
		Complementario (*)	34.149,44		7,02		
Total Suelo Urbanizable Sectorizado UE - 2				486.149,49	486.149,49	100,00	100,00

(*) La ejecución de la UE 2 completa el desarrollo de estas parcelas iniciado con la UE 1.



SUPERFICIES GENERALES DE LAS ÁREAS FUNCIONALES POR UNIDADES DE EJECUCIÓN							
UE	CTM	USOS	Etiqueta en planos	Superficie		% sobre UE	
				Manzana	Por uso	Manzana	Por uso
UE 3	AF 1	Logístico	CTM 1.1	74.158,69	129.554,17	14,12	24,66
			CTM 1.2	16.658,81		3,17	
			CTM 1.3	8.805,68		1,68	
			CTM 1.4	29.930,98		5,70	
	AF 4		CTM 4.1	19.134,47	145.384,02	3,64	27,67
			CTM 4.2	26.808,98		5,10	
			CTM 4.3	26.720,08		5,09	
			CTM 4.4	25.656,08		4,88	
		CTM 4.5	23.587,14	4,49			
	AF 1	Dotacional	CIS - 3	17.917,96	17.917,96	3,41	3,41
	AF 1	Zona verde computable	ZV - 1.1	65.513,71	127.068,72	12,47	24,19
			ZV - 1.2	1.650,10		0,31	
	AF 4		ZV - 4.1	59.904,90		11,40	
	AF 1	Zona verde no computable	ZV - 1.3	208,90	1.863,65	0,04	0,35
			ZV - 1.4	1.654,75		0,31	
	AF 1	Viario	Estructurante	34.695,64	103.583,90	6,60	19,72
			Complementario	12.581,51		2,39	
AF 4	Estructurante		35.954,56	6,84			
	Complementario		20.352,19	3,87			
Total Suelo Urbanizable Sectorizado UE - 3				525.372,42	525.372,42	100,00	100,00

Esto se debe principalmente a la especificidad de localización y dimensiones de la Terminal Intermodal, que afecta especialmente a la UE-2.

No obstante, hay que tener en cuenta que estas dotaciones prestan servicio al conjunto del área logística, por lo que, si atenemos a su programación, la superficie total puesta en carga en cada momento, sí contará con estos porcentajes mínimos establecidos. Es decir, cuando entre en servicio la primera Unidad de Ejecución, la UE-1, esta contará con un 15% de suelo dotacional, cuando entre en servicio la UE-2, la superficie puesta en servicio contará con un 54,64% de suelo dotacional, y cuando entre en servicio la UE-3, el conjunto del área logística contará con un 3,41% más. De esta forma se garantiza que desde la primera unidad de ejecución los usuarios del área logística cuenten con las dotaciones necesarias.

De igual forma, cuando entre en servicio la primera Unidad de Ejecución, la UE-1, contará con 10% de espacios libres, al entrar en servicio la UE-2 se elevará hasta un 11,42%, y junto a la UE-3 sumará un 24,19%, garantizando los espacios libres necesarios.

0.10.7 Programación de las Unidades de Ejecución.

Se estima un plazo de cinco años para el desarrollo completo de cada Unidad de Ejecución. En ese plazo, para las tres Unidades de Ejecución delimitadas, habrá que elaborar

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 38/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJKAYY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

todos los proyectos técnicos necesarios y deberán ejecutarse todas las obras de urbanización interior, sus sistemas generales y sus conexiones exteriores.

En consecuencia, se estima una programación de quince años, a partir de la aprobación del primer proyecto de obras de urbanización, estimado para finales de 2024, para la implantación completa del Área Logística. La secuencia de ejecución estimada establece el siguiente orden de prelación:

- **Primer Quinquenio 2025-2029:** Corresponde a la UE -1, cuyo foco inicial de desarrollo lo constituye el nuevo acceso desde la carretera A-8003, a través del cual se accederá a las Áreas Funcionales 2 y 3.

Esta Unidad de Ejecución comprende la ejecución del proyecto de remodelación del enlace de la SE-20 con la A-8009, así como de los diversos sistemas generales de viario, abastecimiento, saneamiento, suministro eléctrico y telecomunicaciones necesarios para su puesta en servicio. **El trazado actual del Cordel de Brenes no resulta afectado por el desarrollo de esta fase.** El Plan Especial prevé la reserva de superficie necesaria para acomodar su deslinde conforme al Reglamento de Vías Pecuarias de Andalucía.

En esta Unidad de Ejecución se pondrá en carga buena parte de las parcelas demaniales de carácter dotacional, en concreto el CIS-1, perteneciente al Área Funcional 2, y el CIS-2, incluido en el Área Funcional 3. Asimismo, entrarán en carga una proporción de zonas verdes y espacios libres del 10% de la superficie del suelo urbanizable previsto, y un 15% de suelo dotacional, cumpliendo con las reservas mínimas de la Ley 5/2001.

Comprende además la demolición de las edificaciones existentes y desbroce de la parcela destinada a la Terminal Intermodal.

De conformidad con las Medidas Protectoras y Correctoras del Condicionado Ambiental, el Punto Limpio, que se determinará en el Proyecto de Obras de Urbanización, habrá de estar en servicio antes la puesta en servicio de esta primera Unidad de Ejecución.

- **Segundo Quinquenio 2030-2034:** Corresponde a la urbanización de la UE-2, que permite completar el desarrollo del Área Funcional 3 a partir de las obras previamente realizadas en la UE-1.

Conlleva también, previamente, un cambio de trazado del arroyo Cimbrenño, para la ejecución del sistema general ferroviario, que permitirá la ampliación de capacidad de las instalaciones técnicas de Adif en Majarabique, y el desarrollo y puesta en servicio de la Terminal Intermodal, conforme al proyecto funcional acordado entre la Agencia Pública de Puertos y Adif.

El trazado actual del Cordel de Brenes sólo resulta afectado por el cruce del desvío del arroyo Cimbrenño, cuya autorización deberá tramitarse conforme al Reglamento de Vías Pecuarias de Andalucía.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 39/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJKAYY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

En esta segunda Unidad de Ejecución se pondrá en carga una proporción de zonas verdes y espacios libres del 11,42% de la superficie del suelo urbanizable previsto por la Ley 5/2001. El suelo dotacional puesto en servicio con la UE-1 y la UE-2, teniendo en cuenta el suelo adicional de la Terminal Intermodal, representa el 51,64% del suelo total puesto en carga.

- **Tercer Quinquenio 2035-2039:** Corresponde a la UE – 3, que abarca las Áreas Funcionales 1 y 4, las cuales se desarrollan a partir de sendos accesos a ejecutar sobre la carretera A-8002 para completar el Área Logística.

Además de estas actuaciones sobre el sistema general viario, comprende otras actuaciones sobre la propia carretera A-8002 y sobre la A-8009, así como actuaciones para completar el anillo de distribución de agua, la conexión a la futura EDAR, y diversas operaciones sobre la infraestructura eléctrica.

En esta última fase se pondrá en carga el CIS-3, ubicado en el Área Funcional 1.

En esta tercera Unidad de Ejecución se pondrá en carga una proporción de zonas verdes y espacios libres del 24.19% de la superficie del suelo urbanizable. En este momento el suelo dotacional del conjunto de la actuación representará el 55,05% del suelo total puesto en carga.

0.10.8 Infraestructuras de servicio.

En cuanto a las infraestructuras de servicios, los esquemas de redes incluidos en los planos de ordenación atienden a la exigencia reglamentaria teniendo en cuenta que habrán de ser posteriormente desarrollados en los correspondientes Proyectos de Obras de Urbanización.

0.11 Suspensión de licencias.

Conforme a lo previsto en el artículo 27 de la LOUA, el acuerdo de aprobación inicial del Plan Especial determinará la suspensión, por el plazo máximo de un año, del otorgamiento de aprobaciones, autorizaciones y licencias urbanísticas en el ámbito descrito, quedando extinta tal suspensión contra la aprobación definitiva del Plan Especial.

0.12 Planos del Resumen Ejecutivo.

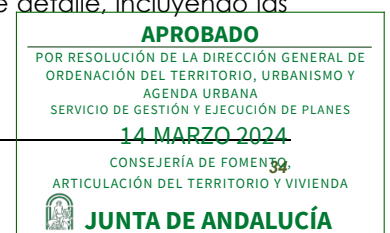
Plano E1.- ENCUADRE TERRITORIAL.

Recoge, a escala 1:20.000, la implantación del ámbito del Plan Especial sobre base cartográfica de su emplazamiento.

Plano E2.- ORDENACIÓN ESTRUCTURAL DEL PROYECTO DE ACTUACIÓN.

Recoge, a escala 1:5.000, el ámbito del Plan Especial sobre cartografía de detalle, incluyendo las determinaciones de ordenación estructural del Proyecto de Actuación.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 40/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

Plano E3.- CALIFICACIÓN DEL SUELO SEGÚN EL PROYECTO DE ACTUACIÓN.

Recoge, a escala 1:5.000, el ámbito del Plan Especial sobre cartografía de detalle, incluyendo las determinaciones de calificación y usos del suelo del Proyecto de Actuación.

Plano E4.- ESQUEMA DIRECTOR DEL PLAN ESPECIAL.

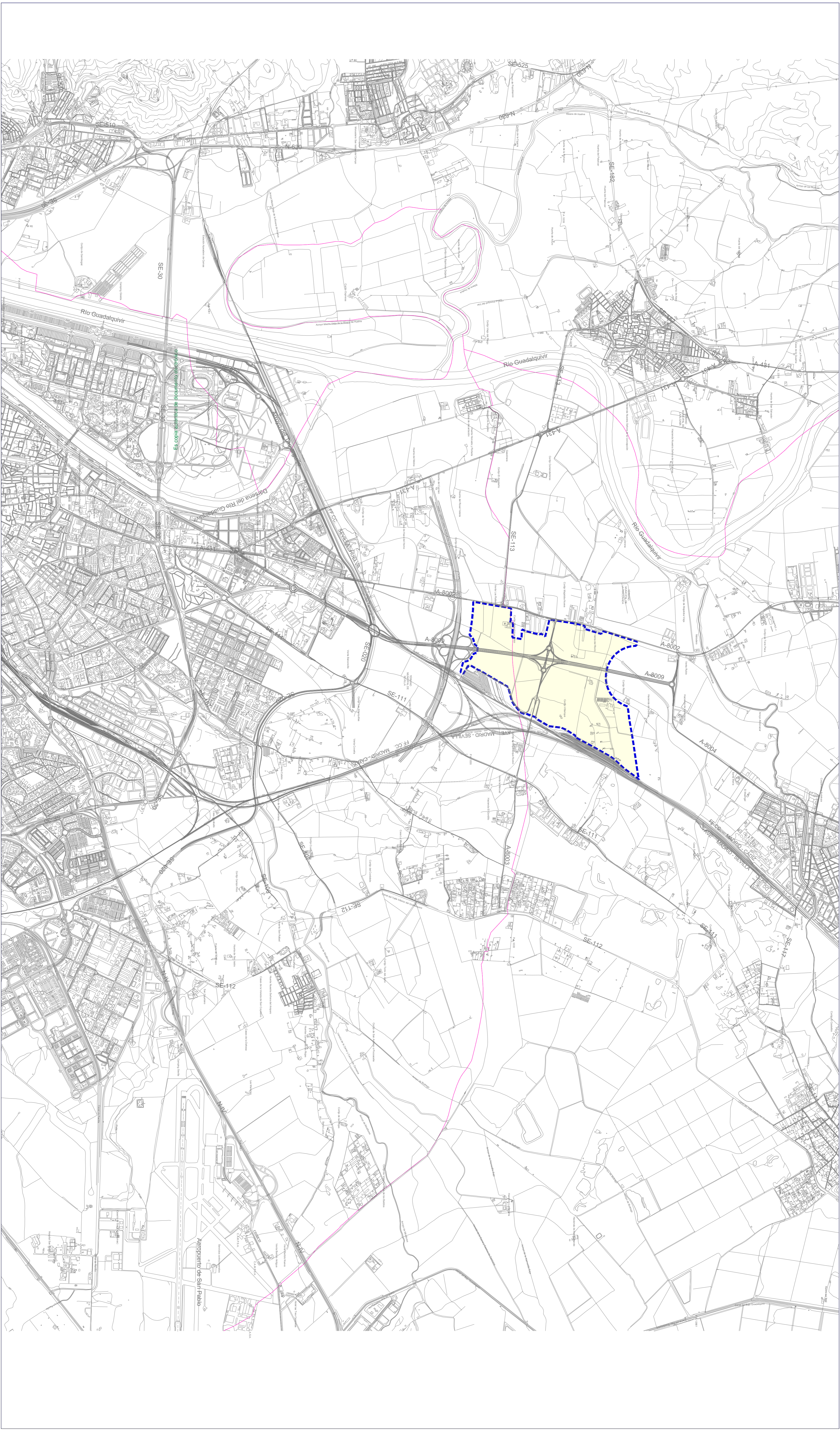
Recoge, a escala 1:5.000, el ámbito del Plan Especial sobre cartografía de detalle, identificando el esquema de ordenación pormenorizada propuesta, así como los sistemas generales existentes y propuestos, los sistemas locales y los usos pormenorizados.

Plano E5.- ÁMBITO DE SUSPENSIÓN DE LICENCIAS.

Recoge, a escala 1:5.000, el ámbito del Plan Especial sobre cartografía de detalle, identificándolo expresamente como el ámbito de suspensión de licencias en atención al artículo 27 de la LOUA.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 41/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



LEYENDA
 - Límite del ámbito del Plan Especial
 - Límite de término municipal

Es competencia de la Administración Especial

APROBADO
 POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y SERVICIO DE ESTUDIOS Y SELECCIÓN DE PLANES
 14 MARZO 2024
 CONSEJERÍA DE FOMENTO,
 ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA
JUNTA DE ANDALUCÍA

Agencia Pública de Puertos de Andalucía
 Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda

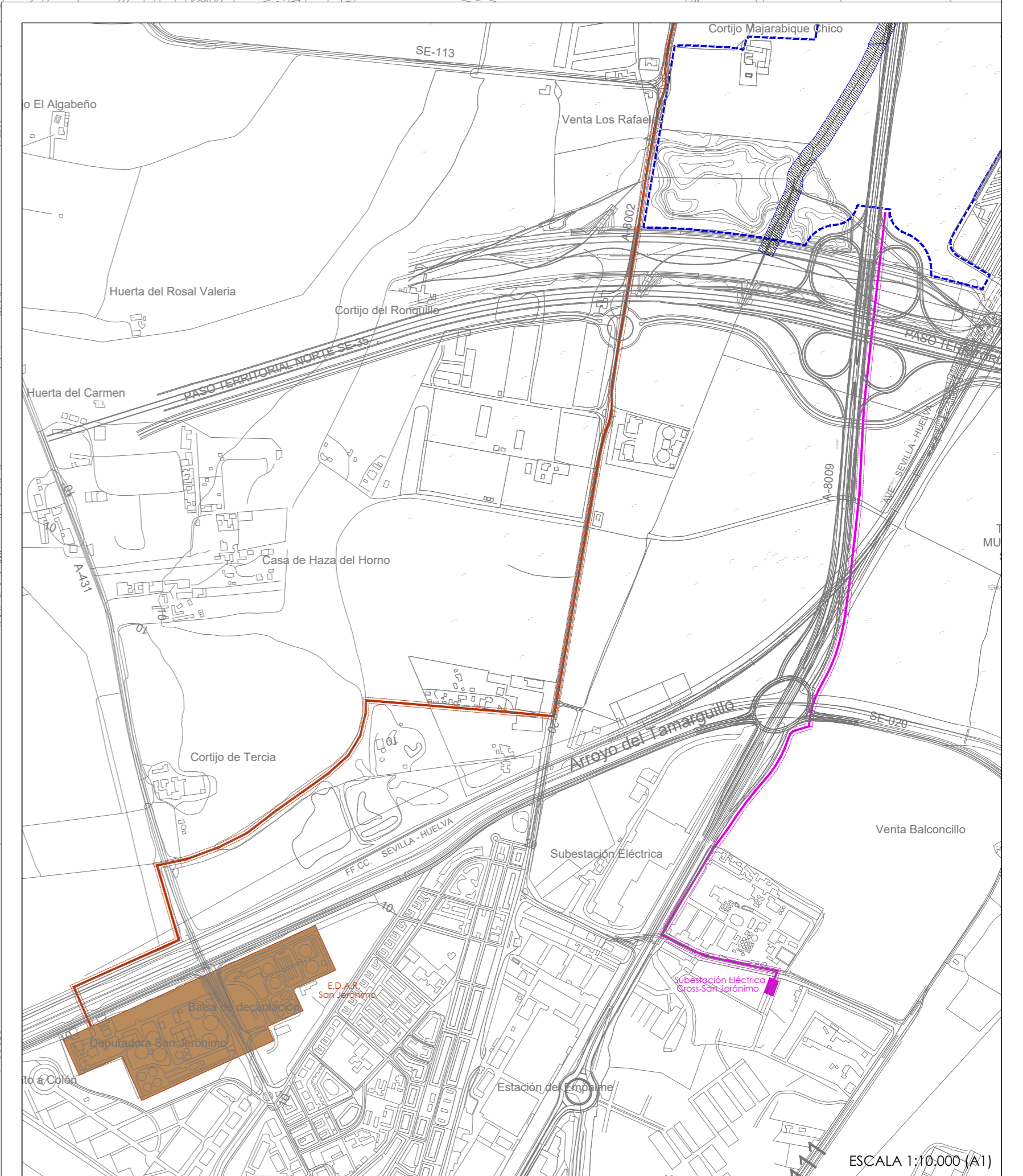
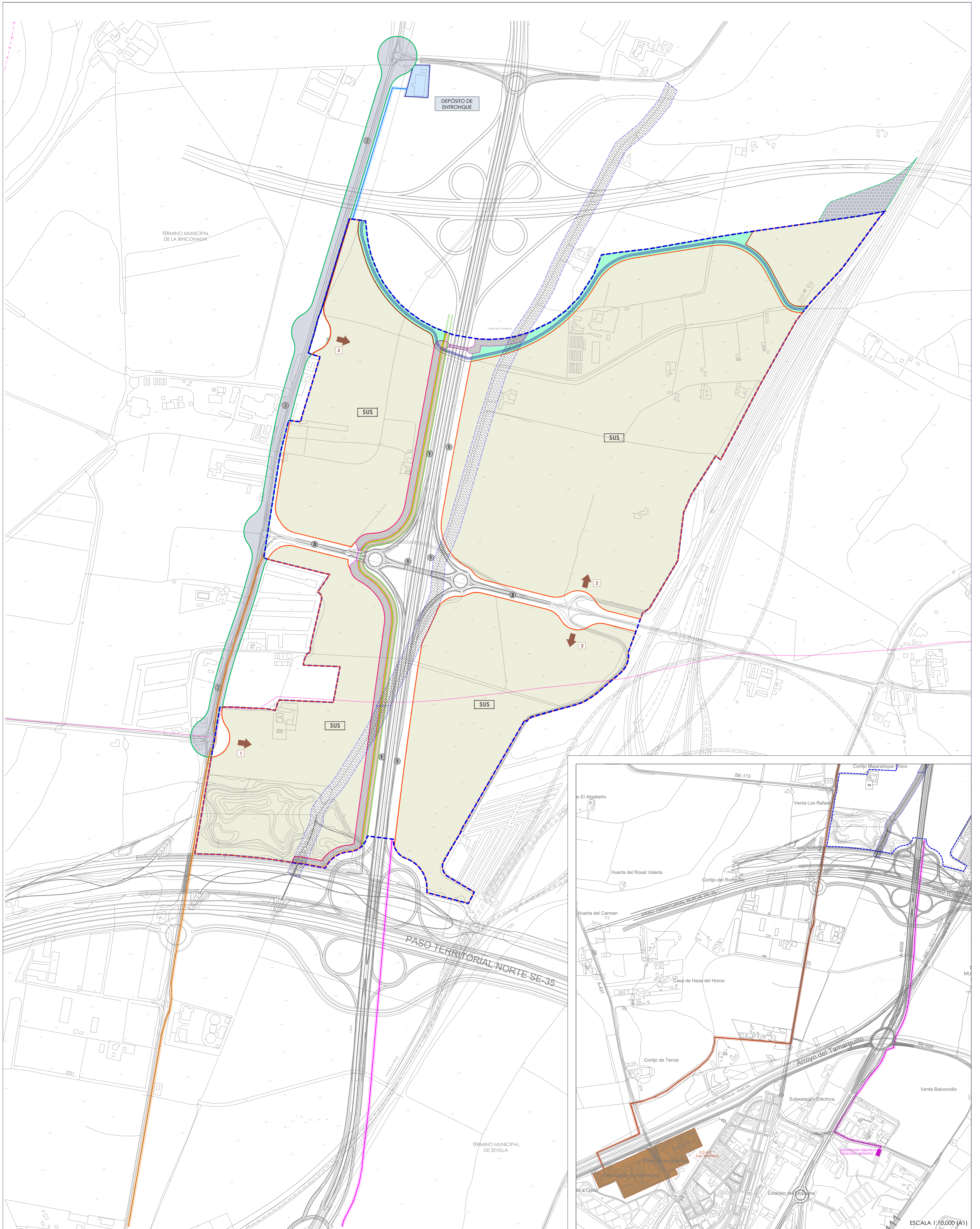
PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL ÁREA LOGÍSTICA DE MAJARABIQUE (SEVILLA-LA RINCONADA)

ENCUADRE TERRITORIAL

RESUMEN EJECUTIVO

VERSIÓN: Documento para Aprobación Provisional
 ESCALA: 1:20.000 (A1)
 1:40.000 (A3)
 FICHA: ENEBO 2024

PROYECTISTA: **E.1**



- LEYENDA**
- Límite del ámbito del Plan Especial
 - Límite de término municipal
- CLASIFICACIÓN DEL SUELO**
- SUS** Suelo Urbanizable Sectorizado (SUS)
 - Modificación del cauce del arroyo Cimbreño
 - Suelo No Urbanizable de Especial Protección por Legislación Específica en materia de Aguas (SNU-EP-LE Aguas)
 - Modificación del trazado de la vía pecuaria Cordel de Brenes
 - Suelo No Urbanizable de Especial Protección por Legislación Específica en materia de Vías Pecuarias (SNU-EP-LE VVPP)
- USOS GLOBALES**
- Centro de Transporte de Mercancías (CTM)
 - Cordel de Brenes a Cantillana
- ACCESOS**
- 1 Acceso al Área Funcional 1 desde A-8002
 - 2 Acceso al Área Funcional 2 y 3 desde A-8003
 - 3 Acceso al Área Funcional 4 desde A-8002

- SISTEMAS GENERALES**
- Sistema General Viario Existentes**
- A-8009 Acceso Norte a Sevilla
 - A-8003 Conexión A-8002 con A-8005
 - A-8002 Rinconada - Sevilla
- Sistema General Viario Previstos**
- Plataforma de Transporte Reservada, contemplada en la ejecución del Tramo I del Acceso Norte a Sevilla
 - Carril bici Rinconada-Sevilla (Proyecto ya Redactado)
- Sistema General Viario Propuestos**
- 1 Desdoble de vías colectoras de la A-8009 entre SE-35 y SE-40
 - 2 Desdoble de la A-8002 hasta la A-8004 desde acceso al Área Funcional 1 y a la Vía de Servicio de la Venta Lucio
 - 3 Desdoble de la A-8003 desde la A-8002 hasta el acceso a las Áreas Funcionales 2 y 3
- Sistema General Ferroviario Propuesto**
- Conexión ferroviaria a la Terminal Intermodal
- Sistema General Víapecuario Propuesto**
- Rectificación del trazado del Cordel de Brenes

- Sistema General de Infraestructuras Propuesto**
- Conexión exterior de abastecimiento
 - Conexión exterior de saneamiento
 - Conexión exterior de energía eléctrica

APROBADO
 POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y AGUAS URBANAS
 14 MARZO 2024
 CONSEJERÍA DE FOMENTO,
 ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA
JUNTA DE ANDALUCÍA

Agencia Pública de Puertos de Andalucía
 Junta de Andalucía
 Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda

PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL ÁREA LOGÍSTICA DE MAJARABIQUE (SEVILLA-LA RINCONADA)

RESUMEN EJECUTIVO

DENOMINACIÓN: **ORDENACIÓN ESTRUCTURAL DEL PROYECTO DE ACTUACIÓN**

PLANO Nº: **E.2**

VERSIÓN: Documento para Aprobación Provisional

ESCALA: 1:5.000 (A1), 1:10.000 (A3)

FECHA: ENERO 2024

PROYECTISTA: [Redacted]

REDACTOR: [Redacted]



- LEYENDA**
- Límite del ámbito del Plan Especial
 - Límite de término municipal
- CAIFICACIÓN DEL SUELO**
- Uso Global
- Centro de Transporte de Mercancías (CTM)
 - Deslinde vía pecuaria Cordel de Brenes
- Usos Parmenorizados con carácter indicativo y localización preferente
- Centro Integrado y de Servicios (CIS)
 - Terminal Intermodal (TI)
 - Espacios libres (EL)
- ÁREAS FUNCIONALES**
- Delimitación
 - AF-1 Denominación

APROBADO
 POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE
 ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y
 AGENCIA URBANA
 14 MARZO 2024
 CONSEJERÍA DE FOMENTO,
 ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA
JUNTA DE ANDALUCÍA

Agencia Pública de Puertos de Andalucía
 Junta de Andalucía
 Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda

**PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN
 DEL ÁREA LOGÍSTICA DE MAJARABIQUE (SEVILLA-LA RINCONADA)**

1	RESUMEN EJECUTIVO	PLANO Nº:
	DENOMINACIÓN: CALIFICACIÓN DEL SUELO EN EL PROYECTO DE ACTUACIÓN	E.3
VERSIÓN: Documento para Aprobación Provisional	ESCALA: 1:5.000 (A1) 1:10.000 (A3)	FECHA: ENERO 2024
	PROYECTISTA:	REDACTOR:



CUADRO DE CARACTERÍSTICAS DE LA ODENACIÓN PORMENORIZADA PROPUESTA

USO PORM.	CTM	Etiqueta en planos	SUPERFICIE (M ²)		% SECTOR		INDICE DE EDIF. (M ² /M ²)	TECHO EDIFICABLE	
			MANZANA	SECTOR	MANZANA	SECTOR		MANZANA	SECTOR
LOGÍSTICO	CTM 1	CTM 1.1	74.158,69	129.554,17	4,69	8,19	0,75	35.619,22	97.165,63
		CTM 1.2	14.558,81		1,05			12.494,11	
		CTM 1.3	8.805,68		0,56			6.404,26	
		CTM 1.4	29.930,98		1,89			22.448,24	
		CTM 2.1	13.556,33		0,86			10.167,25	
		CTM 2.2	14.576,73		0,92			10.932,55	
	CTM 2	CTM 2.3	18.522,15	1,17	13.891,61				
		CTM 2.4	21.634,45	1,37	16.225,84				
		CTM 2.5	36.855,94	2,33	27.641,96				
		CTM 2.6	35.305,54	2,24	26.518,90				
		CTM 3.1	31.944,72	2,02	23.973,54				
		CTM 3.2	129.383,96	8,18	97.037,97				
CTM 3	CTM 3.3	53.611,43	3,39	40.208,58					
	CTM 3.4	34.938,45	2,21	26.203,84					
	CTM 3.5	31.931,46	2,02	23.948,59					
	CTM 3.6	13.070,01	0,83	9.802,51					
	CTM 4.1	19.134,47	1,21	14.350,85					
	CTM 4.2	26.808,98	1,69	20.106,74					
CTM 4	CTM 4.3	26.720,08	1,69	20.040,06					
	CTM 4.4	25.558,08	1,62	19.242,06					
	CTM 4.5	23.587,14	1,49	17.690,36					
	CTM 4.6	23.477,27	1,48	17.607,95					
	CIS - 1	42.719,44	2,70	36.311,52					
	CIS - 2	43.797,90	2,77	37.228,22					
DOTACIONAL (*)	CIS - 3	17.917,96	1,13	15.230,27					
	TERMINAL INTERM. SUBESTACIÓN	251.066,15	15,87	192.825,88					
SERVICIOS TÉCNICOS	ZV - 1.1	8.067,85	0,06	6.276,54					
	ZV - 1.2	65.513,71	0,41	50.837,11					
	ZV - 1.3	1.650,10	0,01	1.275,08					
ZONAS VERDES COMPUTABLES	ZV - 2.1	46.319,47	2,93	35.848,11					
	ZV - 3.2	42.910,36	2,76	33.128,27					
	ZV - 3.3	3.918,03	0,02	3.054,42					
	ZV - 4.1	59.904,90	3,79	45.923,54					
	ZV - 1.3	208,90	0,00	162,31					
ZONAS VERDES NO COMPUTABLES	ZV - 1.4	1.654,75	0,01	1.275,08					
	ZV - 2.2	1.665,96	0,01	1.275,08					
	ZV - 3.1	1.753,66	0,01	1.362,58					
RED VIARIA	VIARIO Y ACERADO	262.450,59	1,659	201.960,46					
TOTAL SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO		1.581.862,29	100,00	1.581.862,29	100,00	0,43	684.293,31	684.293,31	684.293,31


(*) La edificabilidad Dotacional (CIS y Terminal Intermodal) carecen de aprovechamiento lucrativo.

APROBADO
 POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y AGENCIA URBANA
 SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES
14 MARZO 2024
 CONSEJERÍA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA
JUNTA DE ANDALUCÍA

- LEYENDA**
- Límite del ámbito del Plan Especial
 - Límite de término municipal
- CLASIFICACIÓN DEL SUELO**
- Límite de Área Funcional Suelo Urbanizable Sectorizado (SUS)
 - Modificación del cauce del arroyo Cimbreño
 - Suelo No Urbanizable de Especial Protección por Legislación Específica en materia de Aguas (SNU-EP-LE Aguas)
 - Modificación del trazado de la vía pecuaria Cordel de Brenes
 - Suelo No Urbanizable de Especial Protección por Legislación Específica en materia de Vías Pecuarias (SNU-EP-LE VPP)
- USOS**
- Uso Global: Centro de Transporte de Mercancías Usos Pormenorizados
 - Logístico (CTM)
 - Centro Integrado y de Servicios (CIS)
 - Terminal Intermodal (TI)
 - Zonas verdes
 - Infraestructuras
 - Vial

- SISTEMAS GENERALES**
- Sistema General Vial Existente**
- A-8009 Acceso Norte a Sevilla
 - A-8003 Conexión A-8002 con A-8005
 - A-8002 Rinconada - Sevilla
- Sistema General Vial Propuesto**
- Plataforma de Transporte Reservada, contemplada en la ejecución del Tramo I del Acceso Norte a Sevilla
 - Carril bici Rinconada-Sevilla (Proyecto ya Redactado)
- VÍAS PECUARIAS**
- Destinde vía pecuaria Cordel de Brenes
- Sistema General Vial Propuestos**
- Desdoble de vías colectoras de la A-8009 entre SE-35 y SE-40
 - Desdoble de la A-8002 hasta la A-8004 desde acceso al Área Funcional 1 y a la Vía de Servicio de la Venta Lucio
 - Desdoble de la A-8003 desde la A-8002 hasta el acceso a las Áreas Funcionales 2 y 3

- Sistema General Ferroviario Propuesto**
- Conexión ferroviaria a la Terminal Intermodal
- Sistema General Viapequeño Propuesto**
- Rectificación del trazado del Cordel de Brenes
- Sistema General de Infraestructuras Propuesto**
- Conexión exterior de abastecimiento
 - Conexión exterior de saneamiento
- SERVIDUMBRES Y AFECTACIONES**
- Vialías - Según Ley 8/2001 de Carreteras de Andalucía (Título III, Capítulo I)**
- Límite de Dominio Público Adyacente
 - Límite de Zona de Servidumbre Legal
 - Límite de Zona de Afectación
 - Límite de Zona de No Edificación
- Ferrovialías - Según Ley 38/2015 del sector ferroviario (Título II, Capítulo III)**
- Límite de Dominio Público
 - Límite de Zona de Protección
 - Límite de Zona de No Edificación


Agencia Pública de Puertos de Andalucía
 Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda

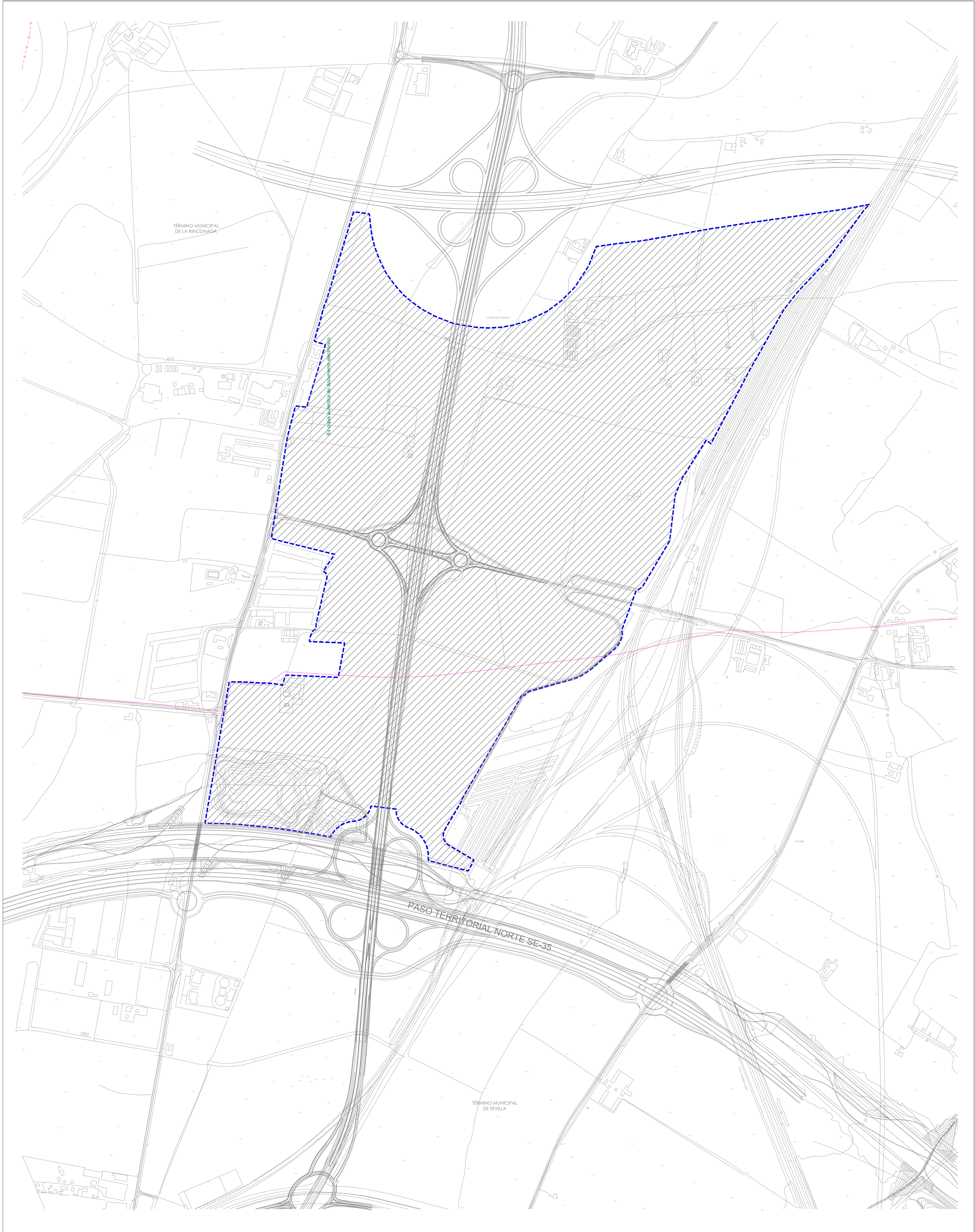
PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL ÁREA LOGÍSTICA DE MAJARABIQUE (SEVILLA-LA RINCONADA)

RESUMEN EJECUTIVO

DENOMINACIÓN: **ESTRUCTURA URBANA PROPUESTA**

E.4


VERSIÓN: Documento para Aprobación Provisional
 ESCALA: 1:5.000 (A1) / 1:10.000 (A3)
 FECHA: ENERO 2024
 PROYECTISTA: [Redacted]
 REDACTOR: [Redacted]



- LEYENDA**
- Límite del ámbito del Plan Especial
 - - - Límite de término municipal
 - ▨ Ámbito de suspensión de licencias

APROBADO

POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y ACCIÓN URBANA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES
14 MARZO 2024
CONSEJERÍA DE FOMENTO,
ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA
JUNTA DE ANDALUCÍA



Junta de Andalucía

Agencia Pública de Puertos de Andalucía
Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda

PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN
DEL ÁREA LOGÍSTICA DE MAJARABIQUE (SEVILLA-LA RINCONADA)

1

RESUMEN EJECUTIVO

DENOMINACIÓN:

ÁMBITO DE SUSPENSIÓN DE LICENCIAS

PLANO Nº:

E.5

VERSIÓN:

Documento para Aprobación Provisional

FECHA:


ENERO 2024

ESCALA:

1:5.000 (A1)
1:10.000 (A3)

PROYECTISTA:

REDACTOR:



1. MEMORIA INFORMATIVA



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 47/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJKAYY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

1.1 Antecedentes.

Esta actuación se enmarca en la actual estrategia logística definida por la Junta de Andalucía con el fin de configurar en la Comunidad Autónoma un sistema intermodal para el transporte de mercancías eficiente, y cuyo pilar fundamental es el desarrollo de la Red Logística de Andalucía.

Dentro del Nodo Logístico de Sevilla, actualmente integrado en el Corredor Mediterráneo como nodo urbano de la Red Transeuropea de Transporte, la actuación de Majarabique es un proyecto que responde a las necesidades de Sevilla y su área Metropolitana, identificadas hace más de una década, para la implantación de este tipo de infraestructuras logísticas en espacios adecuados, dotados de una alta accesibilidad viaria y ferroviaria para posibilitar el desarrollo de la intermodalidad.

Numerosos documentos de planificación territorial, municipales y supramunicipales, así lo han entendido e identifican la zona localizada junto a las actuales instalaciones ferroviarias de Adif en Majarabique, situadas entre los términos municipales de Sevilla y de La Rinconada, como el área más adecuada para el futuro "Nodo Logístico Norte" de Sevilla.

El Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla, aprobado por Decreto 267/2009, de 9 de junio, define el modelo territorial de su ámbito de actuación, y ya identifica esta zona como "Área de Oportunidad Metropolitana de carácter logístico", con el fin de ubicar la ampliación del actual Centro de Transportes de Mercancías de La Negrilla mediante el desarrollo de un área logística y una nueva estación ferroviaria de mercancías.

De otra parte, tanto el primer Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía, PISTA 2007-2013, como su revisión de 2014, denominada PISTA Horizonte 2020, contemplan la actuación del Área Logística de Majarabique como una actuación de primer nivel dentro del desarrollo de la Red Logística de Andalucía.

Con este marco de planificación territorial, mediante la Orden de 15 de febrero de 2012, de la entonces Consejería de Obras Públicas y Vivienda se inició el procedimiento para la Declaración de Interés Autonómico del "Área Logística de Majarabique", correspondiente al Área de Oportunidad Metropolitana de carácter logístico prevista en el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla, denominada "Centro de Transporte de Mercancías de Majarabique.

La actuación fue declarada de interés autonómico por el Consejo de Gobierno el 6 de noviembre de 2018 (BOJA Extraordinario nº 7 de 01/12/2018). El Proyecto de Actuación aprobado contiene la memoria justificativa de la actuación y define los elementos estructurales de la ordenación, siendo necesaria la tramitación de un instrumento urbanístico posterior que establezca la ordenación pormenorizada del ámbito.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 48/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

A escala municipal, este ámbito también ha sido recogido en el planeamiento como una actuación logística de primer nivel, dentro del "Nodo Logístico Norte", tanto en el Plan General de Ordenación Urbanística de Sevilla como en el de La Rinconada.

Por último, señalar que, previamente al presente Plan Especial, para el desarrollo del Área Logística de Interés Autonómico de Majarabique se han redactado y aprobado en los últimos años otros documentos urbanísticos y de planificación sectorial:

- Plan Especial de interés supramunicipal de Delimitación de una Reserva de Terrenos para la implantación de un Centro de Transporte de Mercancías de Interés Autonómico en la zona de "Majarabique" en los términos municipales de Sevilla y La Rinconada. Su formulación se produjo mediante Orden de 13 de abril de 2007 (BOJA nº 63, de 26 de abril), de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, modificada por otra de 18 de enero de 2008 (BOJA nº 26, de 6 de febrero). Mediante Resolución de 5 de agosto de 2008, de la Dirección General de Urbanismo, se aprobó inicialmente el mismo y mediante Resolución de 6 de agosto de 2008 (BOJA nº 169, de 26 de agosto) se acordó la apertura del periodo de Información Pública. El Plan Especial se encuentra, por tanto, en estos momentos en tramitación y será aprobado por la Consejería competente en materia de urbanismo.
- Plan Funcional del Centro de Transportes de Sevilla. La Orden de 25 de octubre de 2007, de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, acordó la ampliación de esta área logística, de conformidad con lo establecido en el artículo 12.7 de la Ley 5/2001, de 4 de junio. Una extensión de 200 hectáreas, aproximadamente, de la zona de Majarabique, en los términos municipales de Sevilla y La Rinconada, fue la seleccionada como más idónea para dicha ampliación.

Posteriormente mediante Orden de 7 de abril de 2009 (BOJA nº 80, de 28 de abril), de la citada Consejería, se aprobó la modificación del Plan Funcional del Centro de Transportes de Mercancías de Interés Autonómico de Sevilla, por la ampliación de éste a la zona de Majarabique.

En ejecución de la Orden de formulación de 12 de febrero de 2013 (BOJA nº34, de 18 de febrero de 2013) la Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, mediante resolución de 16 de enero de 2020, aprobó con carácter inicial el Plan Especial de Ordenación del Área Logística de Interés Autonómico de Majarabique en los términos municipales de Sevilla y La Rinconada (Sevilla), de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 32.1 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía.

Asimismo, mediante Acuerdo de 16 de enero de 2020, de la Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo, se inició un periodo de información pública durante un mes y el trámite de audiencia a las administraciones y organismos afectados, recabando los informes sectoriales y las alegaciones.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 49/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

Una vez atendidos los informes sectoriales y alegaciones al documento inicial del plan especial, se ha redactado el presente documento, que tiene la consideración de DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL del "Plan Especial de Ordenación del Área Logística de Interés Autonómico de Majarabique en los términos municipales de Sevilla y La Rinconada (Sevilla)".

Este documento también corrige las erratas en la medición de superficies de parcela detectadas en el documento aprobado inicialmente, recogidas en las tablas del capítulo 2 "Memoria Justificativa y de Ordenación".

Asimismo, se introducen los siguientes ajustes en la ordenación pormenorizada respecto al documento aprobado inicialmente:

- Ajuste en la ordenación pormenorizada de las áreas funcionales 1 y 3 con el fin de evitar la afección al trazado de la vía pecuaria "Cordel de Brenes". El deslinde de esta vía pecuaria se encuentra caducado, no siendo posible realizar el cambio de trazado hasta aprobar un nuevo expediente. Este escenario supondría un retraso inasumible para esta actuación declarada de interés autonómico.
- Ajuste en la ordenación pormenorizada del área funcional 3 con el fin de evitar la zona de servidumbre del Arroyo Cumbreño. Para evitar esta afección el eje del viario colindante con el Arroyo Cumbreño (Eje 3-3) se ha desplazado aproximadamente cinco metros al sur.
- Ajuste en la ordenación pormenorizada del área funcional 2 para corregir errata detectada en el límite patrimonial de ADIF. Con la ordenación del documento inicial quedaba dentro del ámbito del Plan Especial parte del viario actual de acceso a las instalaciones de Adif ocupadas actualmente por la Autoridad Portuaria de Huelva.
- Ajuste en la ordenación pormenorizada del área funcional 2 definida en el documento para aprobación inicial para lograr manzanas de mayor superficie. Al objeto de dotar al Plan de mayor flexibilidad y capacidad de respuesta a las demandas actuales de grandes superficies se ha cambiado el anillo de viario estructurante por viario de carácter optativo.

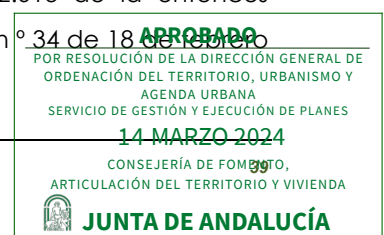
El resultado de los trámites de información pública y audiencia se recoge en el apartado 1.4 de esta memoria.

1.2 Objeto y alcance del Plan Especial.

1.2.1 Objeto y contenido.

El Plan Especial de Ordenación del Área Logística de Majarabique se redacta en desarrollo directo de las determinaciones establecidas por el Proyecto de Actuación aprobado (Acuerdo de 06 de noviembre de 2018 del Consejo de Gobierno), para la definición de su ordenación urbanística pormenorizada, y en base la Orden de 12 de febrero de 2013 de la entonces Consejería de Agricultura, pesca y medio Ambiente (publicada en el BOJA nº 34 de 18 de febrero de 2013), por la que se acuerda su formulación.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 50/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAYY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

Según lo establecido por el Proyecto de Actuación aprobado, el ámbito del Plan Especial se localiza al norte de la ciudad de Sevilla, entre las infraestructuras de comunicación planificadas del paso territorial Norte SE-35 y la Autovía SE-40.

Esta delimitación pertenece a dos términos municipales: término municipal de La Rinconada, parte norte, donde se sitúa la mayor parte de su superficie con un área de 151,96 Ha, y término municipal de Sevilla, parte sur, con un área de 41,24 Ha.

El Parlamento andaluz aprobó el 25 de noviembre de 2021 la nueva Ley de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía (LISTA), que tiene por objeto la regulación de la ordenación del territorio y el urbanismo en la Comunidad Autónoma de Andalucía.

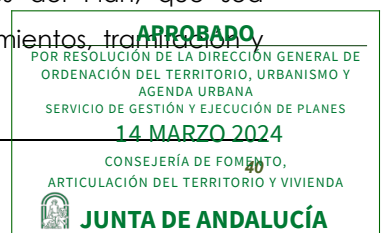
De acuerdo con la Disposición transitoria tercera de esta Ley, los procedimientos relativos a los instrumentos de planeamiento urbanístico, así como los instrumentos de gestión y ejecución del planeamiento, que se hubieran iniciado antes de la entrada en vigor de esta ley podrán continuar su tramitación conforme a las reglas de ordenación del procedimiento y el régimen de competencias establecidos por la legislación sectorial y urbanística vigente en el momento de iniciar la misma. A estos efectos, se considerarán iniciados los procedimientos con el primer acuerdo preceptivo del órgano competente para la tramitación, conforme a lo previsto en la legislación urbanística.

En esta situación se encuentra el Plan Especial de Ordenación del Área Logística de Majarabique, aprobado con carácter inicial mediante Resolución de 16 de enero de 2020, por lo que sigue siendo la Ley 7/2002 de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA), norma vigente en ese momento, la legislación urbanística de aplicación.

En cuanto a contenido, el documento tiene el alcance y determinaciones exigidos en el artículo 14 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía (en adelante, LOUA), regulador del planeamiento especial, así como a lo establecido por el artículo 19 de la LOUA, relativo a la documentación de los instrumentos de ordenación urbanística.

Por otra parte, la Ley 2/2012, de 30 de enero, de modificación de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, en su artículo 9 establece que en función del alcance y naturaleza de las determinaciones del instrumento de planeamiento sobre previsiones de programación y gestión, se incluirá un informe de sostenibilidad económica, que debe contener la justificación de la existencia de suelo suficiente para usos productivos y su acomodación al desarrollo urbano previsto en el planeamiento así como el análisis del impacto de las actuaciones previstas en las Haciendas de las Administraciones Públicas responsables de la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras y de la implantación y prestación de los servicios necesarios. Del mismo modo, deberá incluir un resumen ejecutivo que contenga los objetivos y finalidades de dichos instrumentos y de las determinaciones del Plan, que sea comprensible para la ciudadanía y facilite su participación en los procedimientos, tras la aprobación de los mismos.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 51/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJKAYY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

Este documento tiene la condición de documento para aprobación provisional

1.2.2 Elaboración y tramitación.

La tramitación del Plan Especial se concreta en su Orden de formulación y se ajusta a lo dispuesto en la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, la Ley 5/2001, de 4 de junio, reguladora de las Áreas de Transporte de Mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía y el Decreto 525/2008, de 16 de diciembre, por el que se regula el ejercicio de las competencias de la Administración de la Junta de Andalucía en materia de ordenación del territorio y urbanismo.

1.2.3 Medidas y actuaciones previstas para el fomento de la participación ciudadana.

Conforme a lo establecido en el artículo 19. 1.a.4º de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, para el fomento de la participación ciudadana se adoptaron las siguientes medidas y actuaciones:

Durante el periodo de información pública, tras la aprobación inicial, se pudo consultar el documento en los Ayuntamientos de La Rinconada y Sevilla, la sede oficial de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía y la Dirección General de Urbanismo de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio.

Para facilitar la consulta electrónica del documento se colgó en las páginas web de la Consejería competente en ordenación del territorio y urbanismo y de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía.

1.3 Evaluación ambiental estratégica.

Conforme a lo establecido en el artículo 40.2 de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental (GICA en lo sucesivo) el Proyecto de Actuación se sometió al procedimiento ordinario de Evaluación Ambiental Estratégica.

En 12 de septiembre de 2018, la Delegación Territorial en Sevilla de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio emitió la Declaración Ambiental Estratégica (DAE) del Proyecto de Actuación, resolución que establecía un condicionado para el planeamiento de desarrollo, Plan Especial en este caso.

Consultada la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio sobre la necesidad de realizar la evaluación estratégica del Plan Especial, dicha Dirección General emitió respuesta con fecha 28 de noviembre de 2016. De conformidad con la misma, el presente Plan Especial no requiere de una nueva Evaluación Ambiental Estratégica, puesto que una vez concluida la correspondiente al Proyecto de Actuación, documento de alcance similar a un instrumento de planeamiento

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



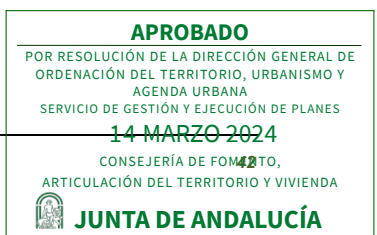
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 52/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJKAYY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

general, y dado que el Plan Especial desarrolla determinaciones de dicho instrumento, le es de aplicación la exención prevista en el artículo 40.4.b) de la GICA.

El condicionado ambiental de la DAE del Proyecto de Actuación ha sido trasladado a la Memoria, a las Normas Urbanísticas, en su *Título VI Condicionado Ambiental*, y a la documentación gráfica. En lo que respecta a la Memoria, se recogen a continuación las principales medidas:

- Los terrenos objeto de las actuaciones propuestas se mantendrán en su estado y uso actual hasta la aprobación del Plan Especial.
- Durante la fase de obras de construcción:
 - Se adoptarán medidas tendentes a la minimización de rutas y zonas de acceso de la maquinaria.
 - Se efectuarán las obras de drenaje necesarias para garantizar la evacuación de las aguas de escorrentía.
 - Se realizarán riegos periódicos en tiempo seco para evitar la suspensión de polvo durante los movimientos de tierra y se entoldarán los camiones durante el traslado de tierras.
 - Los préstamos de tierras, en caso de ser necesarios, se tomarán de canteras autorizadas.
- Las actividades que hayan de ubicarse en el ámbito que deban someterse a los procedimientos de Autorización Ambiental Integrada (AAI), tenderán a adoptar las mejores técnicas disponibles (MTD's en lo sucesivo) con el objetivo de optimizar la adecuación ambiental de sus sistemas productivos.
- Se tomarán las medidas oportunas respecto de la protección frente a la contaminación lumínica.
- En cuanto a la eliminación de residuos, será el Proyecto de Urbanización el que tome las medidas necesarias para garantizar el control de desechos y residuos generados durante la fase de construcción y funcionamiento.
 - Los residuos sólidos generados serán conducidos a las instalaciones de gestión autorizadas, teniendo como prioridad la reducción de la producción de los residuos en origen, la reutilización y el reciclaje.
 - El proyecto de urbanización contendrá un apartado dedicado a definir la naturaleza y volumen de los excesos de excavación que puedan ser generados en la fase de ejecución, especificándose el destino del vertido de esas tierras.
 - Cualquier residuo peligroso que pueda generarse en alguna de las fases de desarrollo de la actuación, deberá gestionarse de acuerdo con la legislación vigente sobre este tipo de residuos.
 - La gestión de aceites usados y lubricantes empleados por la maquinaria de construcción, industrial etc., habrá de realizarse conforme a la legislación vigente.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 53/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

- El proyecto de urbanización establecerá las medidas oportunas para garantizar, en todo momento, la existencia de infraestructuras capaces de garantizar una gestión correcta de los residuos inertes derivados de la ejecución de la ordenación.
- El punto limpio que se determinará en el proyecto de urbanización habrá de estar en servicio antes de la puesta en carga de los suelos. Se pondrá en servicio en la UE-1.

1.4 Procedimiento de Participación Pública y Trámite de Audiencia

Se adjunta tabla resumen de los informes sectoriales recabados durante el trámite de audiencia a las administraciones y organismos afectados iniciado por Acuerdo de 16 de enero de 2020, de la Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo. No se recibieron alegaciones durante el trámite de información pública.

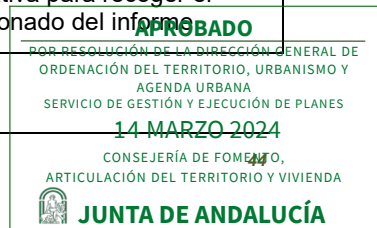


FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 54/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJKAYY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

**INFORMES SECTORIALES AL DOCUMENTO INICIAL DEL PLAN ESPECIAL
DE MAJARABIQUE Y ALCANCE EN EL DOCUMENTO PROVISIONAL**

Nº	ORGANISMO Y FECHA	INFORME AL DOCUMENTO INICIAL	TRATAMIENTO Y CAMBIOS EN EL DOCUMENTO
1	SECRETARÍA GRAL. INFRAESTRUCTURAS Mº TRANSPORTES (09/03/2020)	CONDICIONADO: Recoger tanto en documentación gráfica como escrita condiciones de protección de la Ley del Sector Ferroviario	Revisión del apartado 1.10.3 de memoria y Art. 64 Normativa Delimitar zonas de servidumbre ff.cc y recoger Ley Sector Ferroviario. En planimetría líneas férreas como SG. Ferroviario
2	DIPUTACIÓN SEVILLA (20/02/2020)	FAVORABLE	No procede
3	DIR. GRAL. INDUSTRIA SUB. DIR. GRAL. HIDROCARBUROS Mº TRANSICIÓN ECOLÓGICA (05/02/2020)	CONDICIONADO: Comprobar afección al permiso de investigación hidrocarburos PENELOPE. PE sujeto a Ley 34/1998 del Sector Hidrocarburos	Se ha verificado la no afección del Plan Especial a PENELOPE a través del Jefe del Servicio de Minas. Se incluye en Normativa el cumplimiento de la Ley 34/1998
4	NEDGIA (17/02/2020)	CONDICIONADO: La Red de Distribución interior deberá ser objeto de un proyecto específico	Se modifica el Artículo 16, en el Capítulo II, del Título II "Desarrollo y Ejecución del Plan Especial", añadiendo un décimo punto.
5	DIR. GRAL. DE TELECOMUNICACIONES Mº ASUNTOS ECONÓMICOS (27/02/2020)	DESFAVORABLE: No se incluyen explícitamente en la tabla de régimen de usos las infraestructuras de redes públicas de telecomunicaciones como uso compatible	Se han revisado los artículos de la Normativa señalados en el informe para recoger el suceso de telecomunicaciones. Se incluyen asimismo consideraciones de carácter general en el apartado 5 del Artículo 3
6	DIR. GRAL. MOVILIDAD CONSEJERÍA FOMENTO (16/01/2020)	DESFAVORABLE: Es necesario realizar ESTUDIO DE MOVILIDAD	Se ha realizado un Plan de Movilidad para el Área Logística. Se incluye como Anejo nº6 en el Tomo II del documento
7	SERVICIO DE BIENES CULTURALES CONSEJERÍA CULTURA (16/06/2020)	FAVORABLE UE-1 y UE-2 Deberá contemplarse un procedimiento cautelar en caso de aparición de restos arqueológicos. En AF1 hay que completar determinaciones de ordenación CIS-3 para integrar Cortijo Majarabique Chico En AF4 necesario realizar una actividad arqueológica previa en dicho ámbito	Se modifica el Artículo 68 con un punto 3 que introduce procedimiento cautelar para la aparición de restos arqueológicos Se modifican los Artículos 68.2, 74.3 y 75 sobre ordenación CIS-3 e integración Cortijo Majarabique Chico. Se modifica Plano O.3 alineaciones y rasantes. Se ha realizado una actividad arqueológica preventiva en UE-3 Se adjuntan en el Anejo nº 8 del Tomo II la Resolución de la Delegada Territorial de Cultura en Sevilla
8	DIR. GRAL. DE INFRAESTRUCTURAS CONSEJERÍA FOMENTO (11/03/2020)	CONDICIONADO: Incluir para aprobación provisional condiciones del informe	Se modifican los artículos 11 y 63 de la Normativa para recoger el condicionado del informe

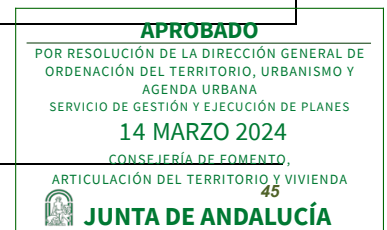
DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 55/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJKAYY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

9	ADIF (25/10/2021)	CONDICIONADO: Incorporar en memoria y normativa aspectos normativos Determinar nuevos accesos viarios a instalaciones ferroviarias actuales Deberá garantizarse la compatibilidad del uso pormenorizado de "Gasinera" con el de Terminal Intermodal	Revisión de los apartados 2.3.2.1 Accesos y apartado 2.3.2.2 Estructura viaria interior de la memoria. Se modifica el Art. 64 Normativa añadiendo puntos 4 y 5. Se modifican los artículos 24,29 y 72
10	CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL GUADALQUIVIR (09/06/2021)	Respecto a Disponibilidad de Recursos Hídricos: FAVORABLE Respecto Afección DPH: Deberá entregarse para aprobación provisional Estudio Hidrológico para situación actual del Arroyo Cumbreño definiendo Zona Inundable 500 años y Zona Flujo Preferente. Debe respetarse el DPH y su zona de servidumbre Las obras que afecten al Arroyo deberán ser autorizadas por la CHG, obteniendo reconocimiento de compatibilidad con Planificación Hidrológica vigente. Respecto policía Río Guadalquivir y riesgos de inundabilidad derivados de él: No cabe emitir informe por ser DPMT Respecto a Saneamiento y Depuración: FAVORABLE	Se ha realizado el Estudio Hidrológico solicitado, incluido en el Tomo II del documento como Anejo 5 del Plan Especial. Se ha modificado la ordenación para no afectar a la zona de servidumbre del DPH. La medida correctora propuesta se incluye en la UE-1 En Normativa, Art. 62.2, se recoge la necesidad de que las obras que afecten al Arroyo sean autorizadas por la CHG y la obtención del reconocimiento de la compatibilidad de la actuación con la Planificación Hidrológica vigente según la Directiva Marco del Agua (DMA)
11	DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN ANDALUCÍA OCCIDENTAL (09/09/2020)	DESFAVORABLE: El Estudio de Tráfico presentado no contempla la afección del Área Logística a la carretera SE-20 y su enlace con la A-8009 Se debe incluir en Normativa requisitos para nuevas construcciones próximas a carreteras y cumplimiento del articulado de la Ley 37/2003 del Ruido <i>Nota.- Con fecha 20/10/23 se ha recibido escrito de la Demarcación de Carreteras señalando que tras la cesión de la SE-20 al Ayuntamiento de Sevilla no procede emitir informe sectorial sobre la afección del Área Logística de Majarabique</i>	Se ha realizado un Estudio de Tráfico para analizar la afección del Área Logística al enlace de la SE-20 con la A-8009 incorporado como Anejo nº7 del Tomo II. Como resultado se proponen actuaciones sobre el enlace para mejorar su nivel de servicio. La ejecución del proyecto de remodelación del enlace se incluye dentro de las actuaciones a realizar para el desarrollo de la UE1. Se añade en el Art. 63.4 de la legislación en materia de ruido

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 56/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJDDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

12	DIR. GRAL. DE PLANIFICACIÓN Y RECURSOS HÍDRICOS CONSEJERÍA AGP Y DS	Señala la competencia de la CHG para emitir informe Observaciones sobre la competencia para emitir autorización de vertido	Se ha eliminado del apartado 2.3.7.2.1. la referencia a que, si se construye una nueva depuradora al oeste del área logística, los efluentes sanitarios podrían dirigirse a esta instalación, por lo que en ningún caso la autorización podrá corresponder a la Consejería. Asimismo, se ha eliminado de las tablas de la UE-3 en el Art. 12 y del Programa de Desarrollo Esta solución ha quedado descartada desde que se aprobó inicialmente el documento.
13	DELEGACIÓN TERRITORIAL EN SEVILLA DE LA CONSEJERÍA AGP y DS	Comunica el traslado de la solicitud de informe a la Comisión Provincial de Coordinación Urbanística	No procede
14	Dirección General de Aviación Civil SECRETARÍA GRAL. TRANSPORTES Y MOVILIDAD Mº TRANSPORTES (13/05/2020)	FAVORABLE Se deberá dejar constancia expresa del contenido del informe en la normativa	Se modifica el Artículo 18 sobre "Proyectos de Obras de Edificación" añadiendo un punto 6, y las referencias normativas del Art. 66.
15	EMASESA (06/04/2020)	Informe sobre soluciones previstas en infraestructuras de EMASESA Riego: Deberá quedar garantizada la independencia de dicha red respecto a las infraestructuras municipales Saneamiento fecales: El Plan Especial no detalla las soluciones a las afecciones de las impulsiones procedentes de Alcalá del Río y la Rinconada. No se recoge solución a estación de bombeo existente Saneamiento pluviales: Deberán contemplarse soluciones alternativas que no impliquen incorporación de pluviales a las redes fecales	Riego: Se recoge en el apartado 2.3.7.1 el requerimiento Saneamiento Fecales: Tal y como se recoge en el apartado 2.3.7.2.1 previamente al Plan Especial, EMASESA tiene prevista la ejecución de nuevas redes procedentes de las poblaciones de Alcalá del Río y de La Rinconada, que resuelven las afecciones del Plan Especial a estas conducciones. La estación de bombeo quedará integrada en el sistema general de saneamiento del Área Logística con la ejecución de la UE3 Saneamiento Pluviales: Se definen en el apartado 2.3.7.2.2

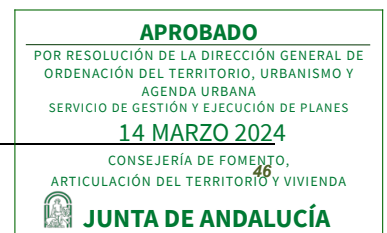
1.5 Estructura del documento.

El contenido documental del Plan Especial se adecua a lo establecido en los artículos 14 y 19 de la LOUA y en correspondencia con el Reglamento de Planeamiento y demás legislación aplicable, teniendo en cuenta, en cualquier caso, su concreto alcance y finalidad.

El Plan Especial, por tanto, se desarrolla en los siguientes documentos y capítulos:

0. Resumen Ejecutivo.
1. Memoria Informativa

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 57/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJDDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

2. Memoria Justificativa y de Ordenación.
3. Programa de Desarrollo.
4. Evaluación y Viabilidad Económica.
5. Informe de Sostenibilidad Económica
6. Normas Urbanísticas.
7. Planos.
8. Anexos.
 - Anejo nº 1: Fichas del Cumplimiento del Decreto 239/2009
 - Anejo nº 2: Estudio de Tráfico y Movilidad
 - Anejo nº 3: Certificados de EMASESA
 - Anejo nº 4: Informe de ENDESA

1.6 Entidad promotora y equipo redactor.

La promoción del Área Logística de Interés Autonómico de Majarabique se realiza por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía (APPA), entidad de derecho público adscrita funcionalmente en materia de áreas de transporte de mercancías a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, competente en materia de transportes.

El presente documento del Plan Especial de Ordenación del Área Logística de Majarabique ha sido desarrollado por el arquitecto Francisco [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] a partir del borrador redactado en 2013 por el arquitecto [REDACTED] [REDACTED] bajo la dirección de [REDACTED] [REDACTED] (Jefe del Departamento de Planificación y Desarrollo del Transporte de la Agencia Pública de Puertos).

1.7 Marco territorial y urbanístico del Plan Especial.

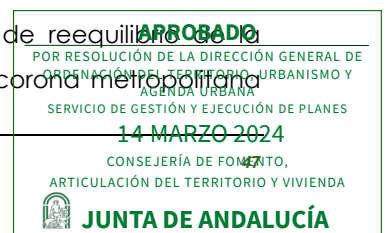
1.7.1 El marco territorial del Área Logística de Majarabique.

El área metropolitana de Sevilla constituye la principal aglomeración urbana de Andalucía y la tercera a nivel nacional, con más de 1,4 millones de habitantes, concentrándose en Sevilla aproximadamente la mitad de esta población.

Esta área 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.

En los últimos años y alimentado por el sostenido crecimiento de la actividad, se ha producido en la aglomeración urbana de Sevilla un progresivo proceso de reequilibrio de actividad productiva, basado en un mayor crecimiento del empleo en la corona metropolitana

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 58/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

en sectores como el comercio mayorista, con una profundización de su especialización industrial y con un reequipamiento en cuanto a servicios públicos.

Las principales infraestructuras e instalaciones logísticas actuales localizadas en la Corona Metropolitana de Sevilla, todas ellas en las inmediaciones de la SE-30, son las siguientes:

- **Puerto de Sevilla**, como principal activo del Nodo Logístico, que debido a su carácter de puerto marítimo de interior y a su emplazamiento en el interior del Centro Regional de Sevilla tiene condiciones suficientes para desarrollar actividades de elevado valor añadido vinculadas al desarrollo productivo del ámbito metropolitano de Sevilla.
- **ZAL Sevilla**, zona de actividades logísticas, situada en el recinto portuario.
- **Centro Logístico del Aeropuerto**, centro de carga aérea, al oeste, junto al Aeropuerto de Sevilla, de San Pablo.
- **Centro de Transporte de Mercancías (CTM) de Sevilla**, al suroeste de la ciudad, ubicado en la confluencia de la Ronda Urbana SE-30 (N-IV) y la Autovía A-92 (Huelva-Almería-Corredor de Levante). Actualmente ha llegado a su límite de capacidad, con una ocupación del 100%.
- **Terminal ferroviaria de La Negrilla**, instalación logística de Adif para tráfico de contenedores, adyacente al CTM de Sevilla.
- **Terminal ferroviaria de Majarabique**, instalación técnica de Adif situada en paralelo a la línea Madrid-Sevilla, adyacente a los terrenos destinados al desarrollo del Área Logística de Majarabique.

Al margen de la actuación de Majarabique, objeto de este Plan Especial, el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla recoge otras actuaciones planificadas en el área metropolitana de Sevilla:

- **Ampliación de la actividad portuaria hacia el sur**, con la incorporación de 300 has destinadas a terminales de logística e industrial.
- **Creación de nuevas plataformas logísticas en municipios de la corona:** Parque Logístico de Carmona, Parque Logístico del Bajo Guadalquivir (Utrera) y Plataforma Logística de Alcalá de Guadaíra.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 59/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

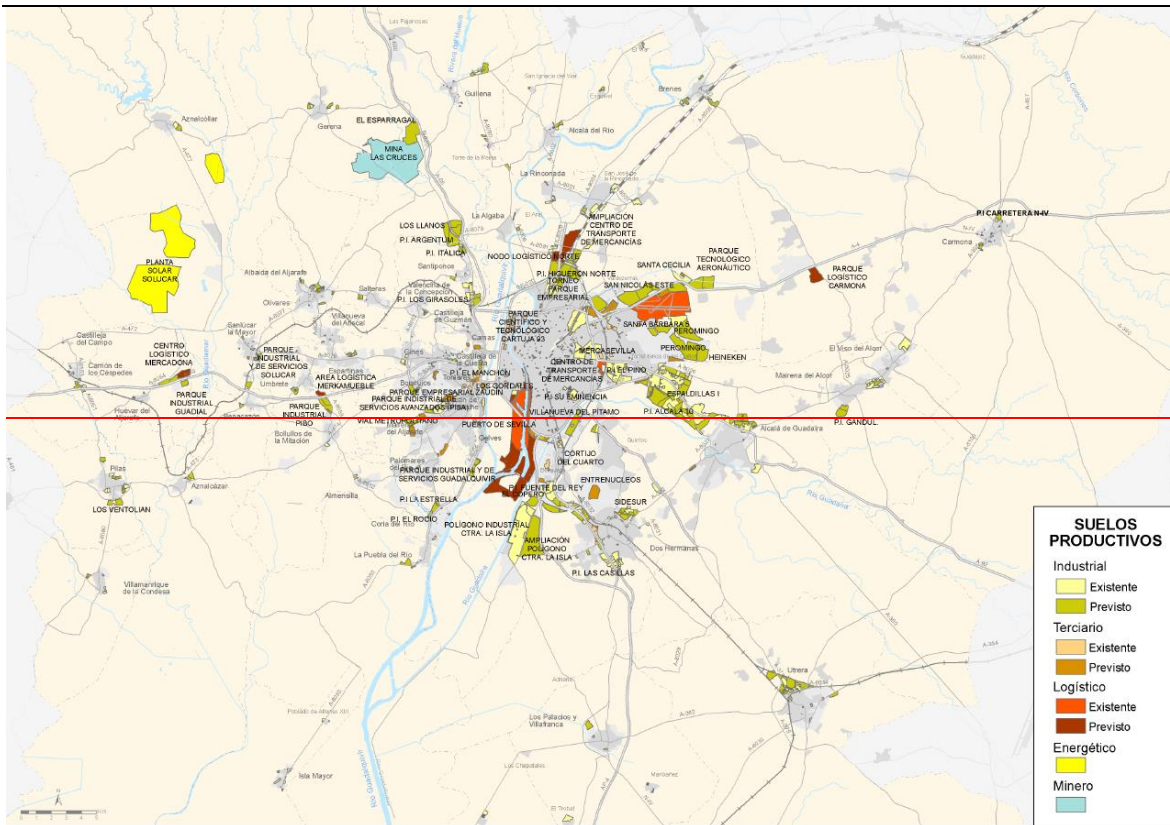


Fig. 07.- Suelos productivos existentes y previstos. Fuente: POTAU.S.

1.7.2 La planificación territorial.

1.7.2.1 Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA 2020) y PLAN DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE Y LA MOVILIDAD DE ANDALUCÍA (PITMA 2021-2030)

Tanto el primer Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía, PISTA 2007-2013, como su revisión de 2014 (Aprobado por Decreto 191/2016, de 27 de diciembre, BOJA nº249 de 30 de noviembre de 2016), denominada PISTA Horizonte 2020, contemplan la actuación del Área Logística de Majarabique como una actuación de primer nivel dentro del desarrollo de la Red Logística de Andalucía.

El PISTA prevé la creación de un Sistema de Áreas Logísticas que funcionará como una red para el conjunto de Andalucía, de acuerdo con una estrategia de especialización, complementariedad y coordinación entre todas las áreas, en la que participarán activamente todas las Administraciones y los agentes del sector.

Esta Red de Áreas Logísticas ha de estar conectada por ferrocarril y carretera de forma que favorezca la intermodalidad y la mayor eficiencia técnica, económica y ambiental del transporte. Ello supone el cierre de un sistema viario y ferroviario de gran capacidad que conecte

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.

APROBADO
 CONSEJERÍA DE FOMENTO,
 ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA
14 MARZO 2024
 JUNTA DE ANDALUCÍA

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 60/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJKAY927XJDDA23T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

los nodos, en especial los portuarios, con los grandes corredores de transportes nacionales e internacionales. Así mismo, requiere la conexión eficiente, en el interior de cada nodo, de las grandes infraestructuras modales: puertos, terminales ferroviarias de mercancías, áreas de transporte de mercancías y, en su caso, aeropuertos.

La Red de Áreas tendrá como referencia los denominados nodos logísticos, ámbitos supramunicipales en los que las infraestructuras logísticas desarrollarán una oferta compartida. Se diferencian dos grandes tipos de nodos: Nodos Litorales (principales enclaves de origen y destino del tráfico de mercancías y en los que se produce un mayor grado de intermodalidad de los sistemas de transporte) y Nodos interiores (desempeñando funciones de puertos secos para la distribución de cargas desde y hacia el interior de España y Europa, por lo que han de localizarse en zonas estratégicas en cuanto a su dotación de infraestructuras viarias y ferroviarias).

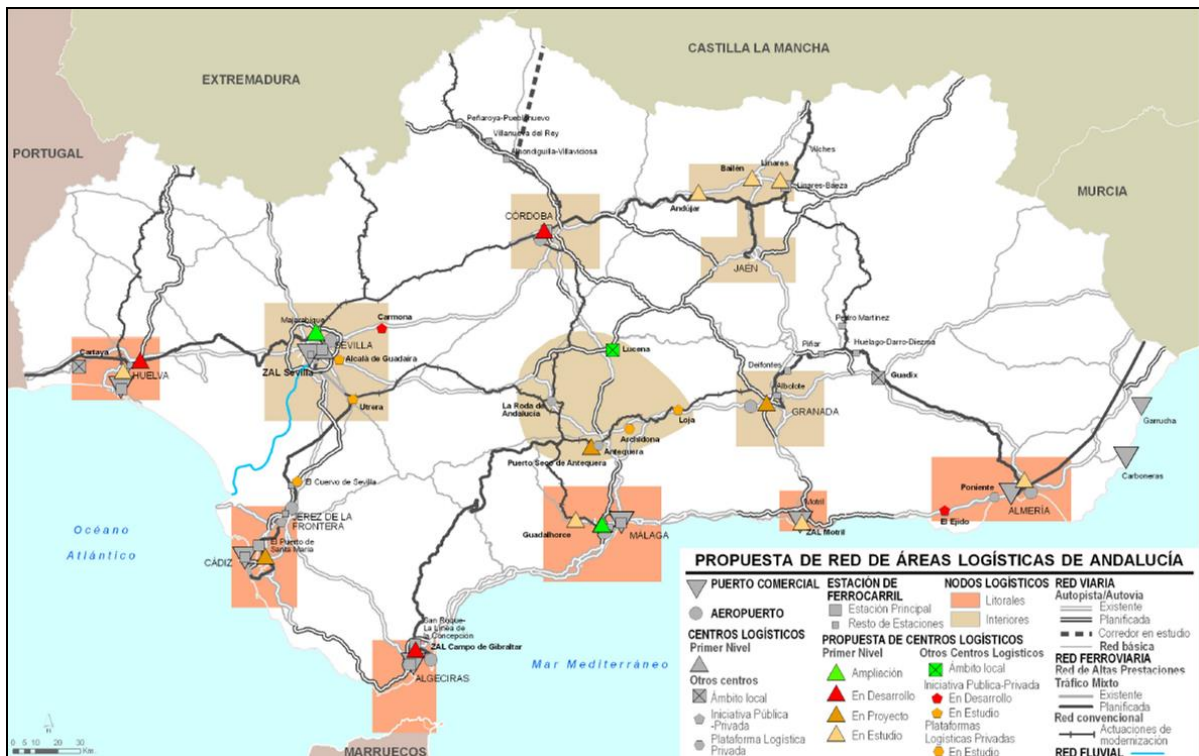


Fig. 08.- Propuesta de Red de Áreas Logísticas. Fuente: PISTA.

El ámbito de **Majarabique forma parte del Nodo Logístico de Sevilla definido en el PISTA**, que basa su principal núcleo de actividad en el puerto marítimo de interior de Sevilla y para el que determina la necesidad de establecer propuestas específicas para incentivar su relación con las actividades productivas de la aglomeración y mejorar la integración ambiental y urbana de las instalaciones. Majarabique supone, dentro de este nodo, el área con capacidad suficiente para

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.

Aprobado
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y AGENDA URBANA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES
14 MARZO 2024
CONSEJERÍA DE FOMENTO,
ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA
 **JUNTA DE ANDALUCÍA**

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 61/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJKAYY927XJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

realizar la ampliación del actual Centro de Transportes de Sevilla, el cual ha agotado sus instalaciones.

El nuevo Plan de Infraestructuras del Transporte y la Movilidad de Andalucía, PITMA 2021-2027, aprobado por el Consejo de Gobierno el 02 de noviembre de 2022, mantiene los objetivos estratégicos definidos en el anterior Plan para la Red Logística de Andalucía y el nodo logístico de Sevilla, recogiendo el Área Logística de Majarabique como una actuación intermodal de carácter prioritario.

1.7.2.2 Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla.

El Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla (POTAUS) aprobado por Decreto 267/2009, de 9 de junio (BOJA nº 132, de 9 de julio), establece cuatro tipos de Áreas de Oportunidad metropolitana productivas: Áreas de carácter tecnológico (8), logístico (5), empresarial (25) y terciario (9). Las de carácter logístico están destinadas preferentemente a la implantación de actividades relacionadas con el tráfico de mercancías y los servicios asociados en base a los requisitos previstos por la Ley 5/2001, por la que se regulan las áreas de transporte de mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Entre estas últimas recoge el Área de Oportunidad de tipo Logístico denominada “L4 Centro de Transporte de Mercancías. Majarabique (Sevilla-La Rinconada)”, con una superficie de 218 hectáreas.

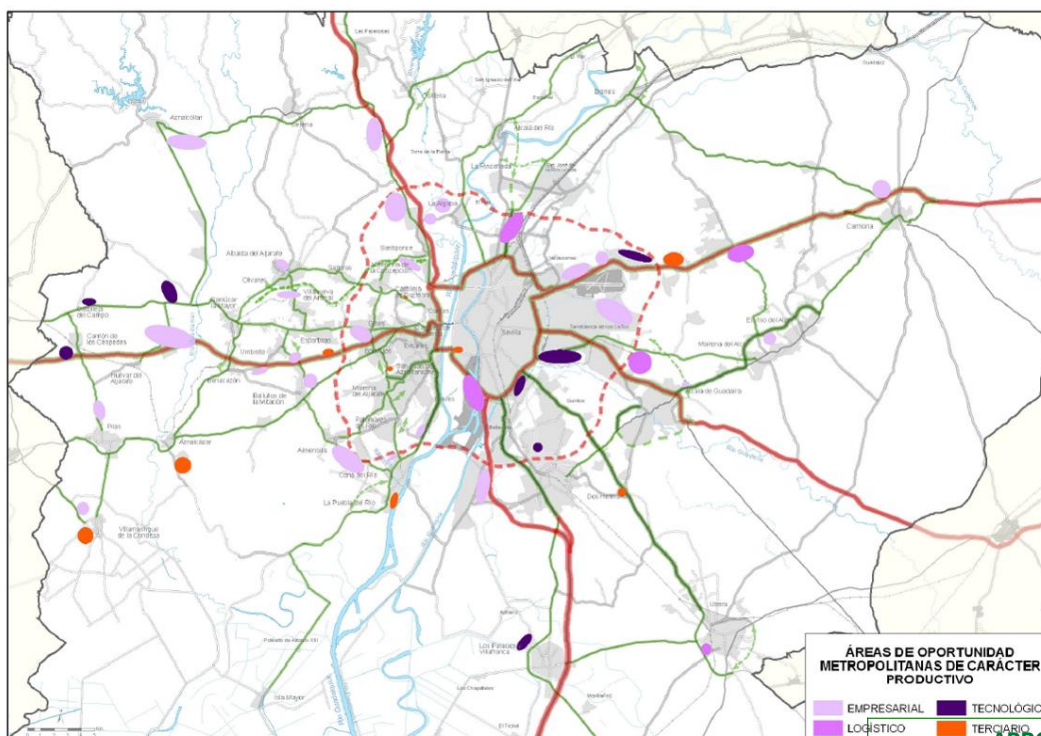



Fig. 09.- Áreas de Oportunidad Metropolitanas de Carácter Productivo. Fuente: POTAUS

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.

APROBADO

POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y
AGENDA URBANA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES
14 MARZO 2024
CONSEJERÍA DE FOMENTO,
ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA
 **JUNTA DE ANDALUCÍA**

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 62/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE SEVILLA

ÁREAS DE OPORTUNIDAD	
NOMBRE	Centro de Transporte de Mercancías (Majarabique)
MUNICIPIO	Sevilla y La Rinconada
SUPERFICIE	218,6 hectáreas
PLANEAMIENTO	Plan General de Ordenación Urbana. 2006 (Sevilla) y 2007 (La Rinconada). Suelo Urbanizable No Sectorizado.
USO DE SUELO	Logístico.
JUSTIFICACIÓN	
El actual Centro de Transporte de Mercancías de La Negrilla ha quedado saturado y rodeado de usos urbanos, por lo que se plantea su ampliación con la nueva estación ferroviaria de mercancías en Majarabique y el desarrollo de un área logística. Su ubicación en el sector norte del área metropolitana supone un refuerzo a la implantación de usos productivos en el corredor de la Vega.	
CRITERIOS DE ACTUACIÓN	
Su desarrollo mediante un Plan Especial deberá atender a la conexión intermodal, previendo tanto la ubicación de una nueva estación ferroviaria como los accesos a la circunvalación SE-40. Se deben prever igualmente las afecciones derivadas del Polígono de Reciclaje y del itinerario para mercancías peligrosas. El acceso mediante transporte público debe resolverse en relación con la plataforma reservada para transporte colectivo en el nuevo Acceso Norte. El planeamiento incorporará como espacios libres la Zona de Cautela del Acceso Norte, el entorno del cortijo de Majarabique Chico, las vías pecuarias y la margen norte del encauzamiento del Tamarguillo.	

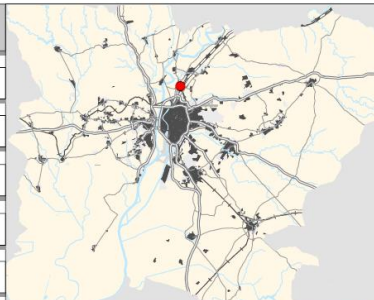


Fig. 10.- Anexo de Áreas de Oportunidad. Ficha L4. Fuente: POT AUS.

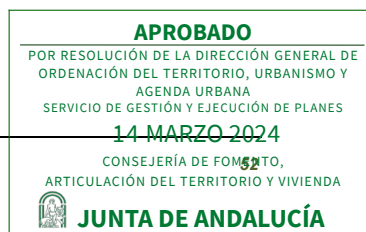
1.7.2.3 Plan Especial de Delimitación de Reserva de terrenos en la zona de "Majarabique" para la implantación de un CTM de Interés Autonómico.

El Plan Especial de Delimitación de Reserva de terrenos en la zona de Majarabique en los términos municipales de Sevilla y La Rinconada (Sevilla) para la implantación de un centro de Transporte de Mercancías de Interés autonómico, se establece con el objetivo de implantar el Centro de Transporte de Mercancías de Majarabique de interés autonómico según el artículo 20 de la Ley 5/2001, de 4 de junio, por la que se regulan las Áreas de Transporte de Mercancías de la Comunidad Autónoma.

De este modo, los suelos sujetos a la reserva se destinarán, tal como señala el PISTA y los distintos documentos elaborados en el seno de la oficina de redacción del PGOU de Sevilla, a la creación de la nueva Área Logística Norte, con los siguientes límites:

- Al norte, la franja de reserva de la futura autovía SE-40.
- Al oeste, en sentido sur-norte por la carretera Sevilla-La Rinconada (A-8002), los polígonos de NACOISA y Majarabique y evitando la zona ocupada por la venta Lucio (Horno de Curro, parcela catastral .7000404TG3560S0001YM)
- Al sur, el Paso Territorial Norte y el nuevo encauzamiento del Tamarguillo.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 63/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

- Al este, en sentido norte-sur; el tendido ferroviario Madrid-Cádiz, el límite occidental de la estación de mercancías de Majarabique y el tendido ferroviario Sevilla-Huelva.

La superficie total encerrada es de 207 Has las cuales corresponden al municipio de Sevilla, 57 Has, y al municipio de La Rinconada, las restantes 150 Has.

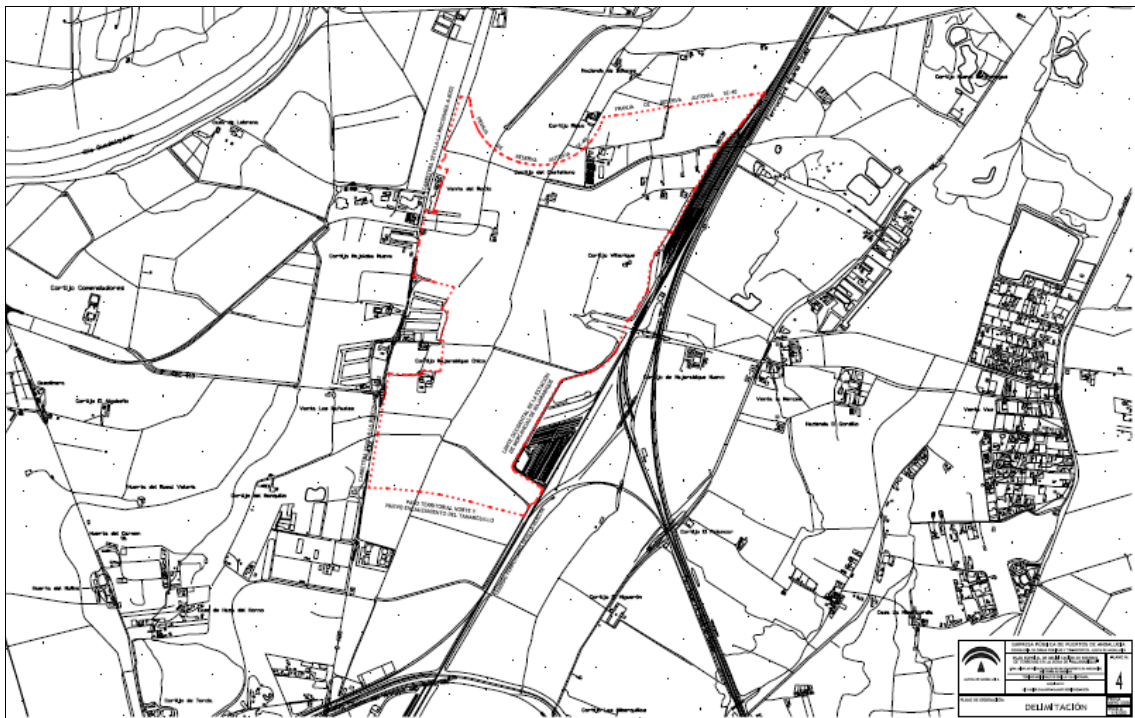


Fig. 11.- Plano de la Delimitación de Reserva. Fuente: Plan Especial Delimitación de Reserva.

1.7.2.4 Plan Funcional del Área Logística de Sevilla.

La Orden de 25 de octubre de 2007, de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, acordó la ampliación del actual Centro de Transportes de Sevilla mediante la modificación de su Plan Funcional, de conformidad con lo establecido en el artículo 12.7 de la Ley 5/2001, de 4 de junio. Una extensión de 200 hectáreas, aproximadamente, de la zona de Majarabique, en los términos municipales de Sevilla y La Rinconada, fue la seleccionada como la más idónea para dicha ampliación.

Posteriormente mediante Orden de 7 de abril de 2009 (BOJA nº 80, de 28 de abril), de la citada Consejería, se aprobó la modificación del Plan Funcional del Centro de Transportes de Mercancías de Interés Autonómico de Sevilla, por la ampliación de éste a la zona de Majarabique.

La actuación de Majarabique está concebida como una gran plataforma logística intermodal, conectada al Corredor Mediterráneo de la RTE-T, enmarcada dentro de la Red de Áreas Logísticas que desarrolla la Junta de Andalucía.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 64/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

El Área Logística de Sevilla, por tanto, quedará estructurada en tres ámbitos diferenciados, sin continuidad espacial, pero funcionalmente integrados, en los que se integra el área de Majarabique. Estos tres ámbitos, con una superficie total aproximada de 252 Ha, que integran el Área Logística de Sevilla son:

- Sector 1: Centro de Transportes de Mercancías CTM La Negrilla. Con una superficie de 38,2 Ha.
- Sector 2: Centro de Transportes de Mercancías CTM Majarabique. Con una superficie de 207 Ha.
- Sector 3: Aparcamiento de Vehículos Pesados AVP La Cartuja. Con una superficie de 7 Ha.

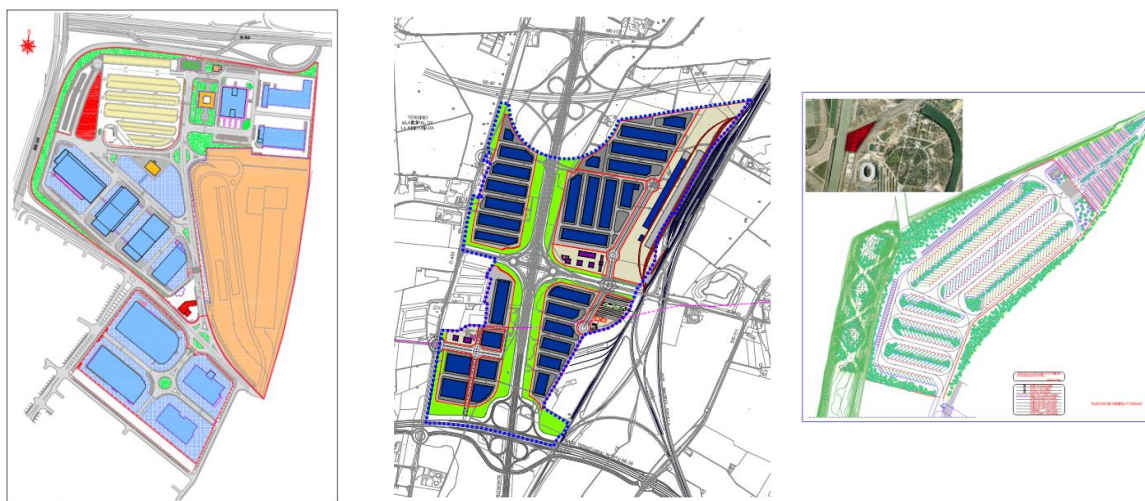


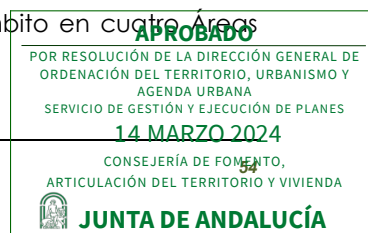
Fig. 12.- De izquierda a derecha, CTM La Negrilla, Majarabique y AVP LA Cartuja.

Fuente: Plan Especial Delimitación de Reserva

Aparte de evaluar la importancia de la ubicación del Área de Majarabique respecto al mejor desarrollo regional y local, las determinaciones del Plan Funcional del CTM de Sevilla (modificación aprobada mediante Orden de 7 de abril de 2009) para el Sector 2, correspondiente al ámbito de Majarabique, son las siguientes: identificación espacial y delimitación de su ámbito, establecimiento de usos y la distinción de éstos entre los espacios dotacionales de carácter demanial, destinados a acoger actividades de prestación de servicios a los usuarios y empresas del sector, y aquellas otras zonas, de carácter patrimonial, que se destinan al desarrollo de actividades directamente explotadas y gestionadas en el ámbito del derecho privado, siempre relacionadas con el transporte de mercancías.

Este Sector se delimita por el Plan Funcional con 207,27 Has en correspondencia con el Plan Especial de Delimitación de Reserva de terrenos en la zona de "Majarabique" en los T.M. de Sevilla y La Rinconada para la implantación de un CTM de Interés Autonómico, el cual, teniendo en cuenta las infraestructuras de comunicación viarias existentes, divide el ámbito en cuatro Áreas Funcionales según esquema adjunto:

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 65/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJKAYY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

- Área Funcional 1 (AF-1), la situada al suroeste.
- Área Funcional 2 (AF-2), al sureste.
- Área Funcional 3 (AF-3), al noreste.
- Área Funcional 4 (AF-4), al noroeste.

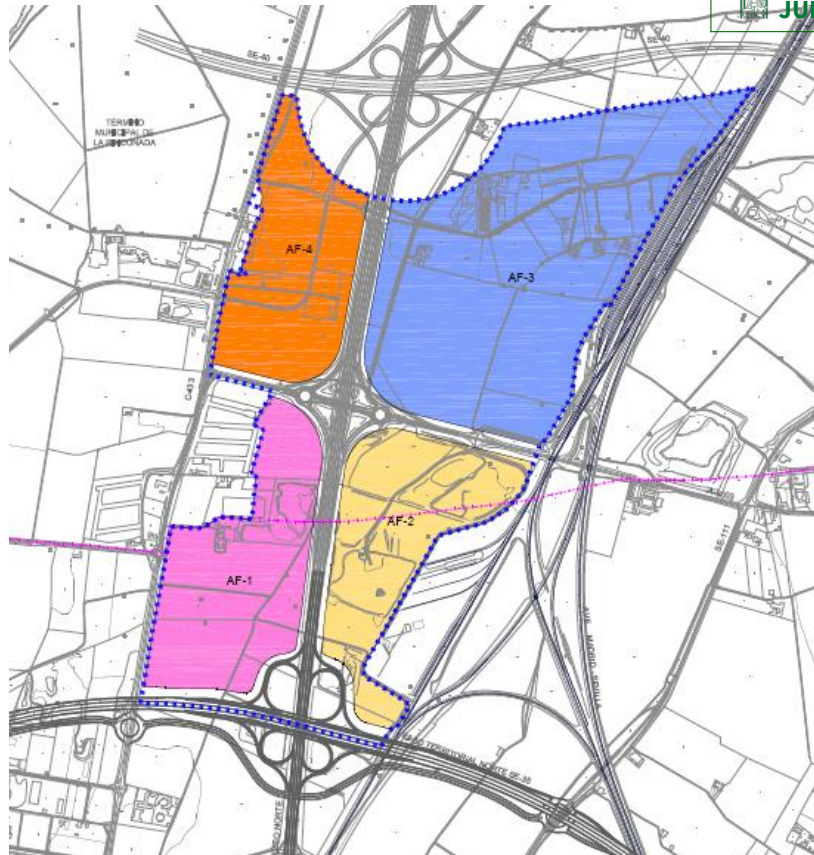


Fig. 13.- Esquema de Áreas Funcionales. Fuente: Modificación del Plan Funcional.

Los puntos de Acceso a cada Área Funcional se establecen desde las carreteras situadas en sus bordes, A-8003 y A-8002. Además, de una conexión entre el AF-1 y el resto de los terrenos del sector "SUNS-DMN-01 Nodo Logístico Norte" de Sevilla al Sur del Paso Territorial Norte SE-35.

Los usos que se establecen por este Plan Funcional corresponden a los propios del sector del transporte y la logística y a los servicios y dotaciones que los complementan y son organizados en Parques de Actividad.

Los suelos destinados a servicios y dotaciones, incluyendo la terminal intermodal, son suelos de naturaleza demanial, siendo el suelo del resto de los parques de actividad patrimoniales.

La definición concreta del diseño y la ordenación pormenorizada, así como del resto de parámetros urbanísticos, se confía al documento urbanístico que se redacte con posterioridad, no

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 66/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJKAYY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

siendo competencia del Plan Funcional. La posible ordenación interior y el viario estructurante de acceso a los diferentes Parques de Actividad propuestos en el documento es optativa.

Los Espacios Libres y Zonas Verdes se concentran en torno al Paso Territorial Norte y en los bordes de las Áreas Funcionales junto a la red de carreteras existente.

Para las vías pecuarias existentes se propone su integración en la red de Espacios Libres y Zonas Verdes, al igual que la franja verde destinada al encauzamiento del arroyo Cimbrenño.

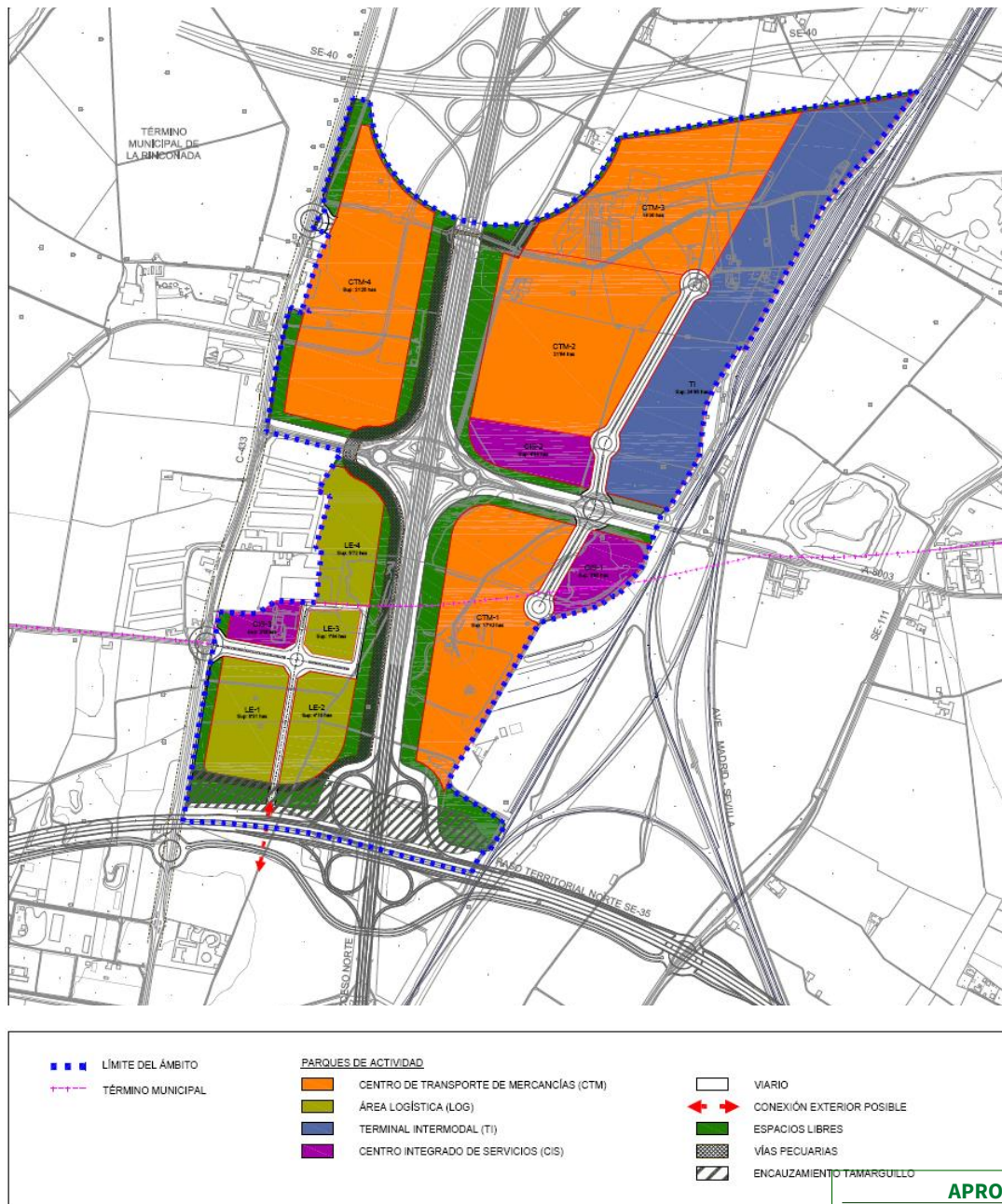


Fig. 14.- Esquema de Ordenación del Sector 2 Majarabique. Fuente: Modificación del Plan Funcional

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.

APROBADO
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y URBANIZACIÓN
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES
14 MARZO 2024
CONSEJERÍA DE FOMENTO,
ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA
 **JUNTA DE ANDALUCÍA**

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 67/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJKAYY927XJDDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

1.7.3 Planeamiento urbanístico general.

1.7.3.1 PGOU de La Rinconada.

La propuesta de ordenación del término municipal del PGOU de La Rinconada se formula a partir de dos conjuntos básicos de determinaciones: la previsión de la estructura de articulación territorial y la ordenación del Suelo No Urbanizable.

La previsión de la estructura de articulación territorial tiene por finalidad garantizar la inserción en el entorno metropolitano de los núcleos de población y actividades de La Rinconada y el adecuado funcionamiento de estos en relación al medio natural y/o rural circundante y a las infraestructuras de comunicaciones.

El PGOU de La Rinconada ha clasificado los terrenos destinados al Centro de Transporte de Mercancías de Majarabique como Suelo Urbanizable No Sectorizado (SUNS), con la calificación de “núcleo de actividad productiva Majarabique-Nodo Logístico Norte”.

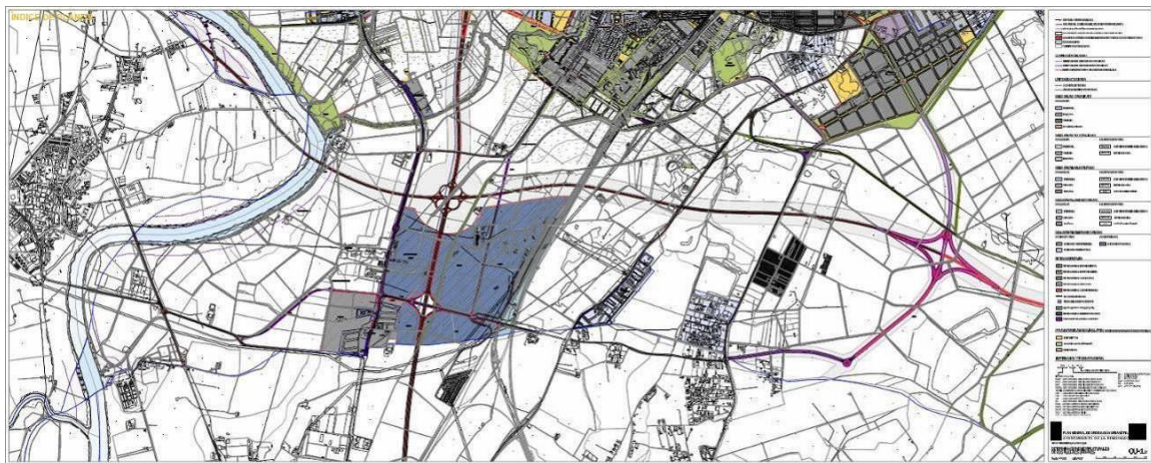


Fig. 15.- Determinaciones estructurales de los núcleos urbanos. Fuente: PGOU de La Rinconada.

Como vemos en la figura siguiente, propone tres áreas de crecimiento para estos terrenos:

- Nodo Logístico Norte (A), con una superficie de 147 hectáreas de Suelo Urbanizable No Sectorizado habilitará la localización de los servicios públicos previstos para su funcionamiento como Centro Regional de Transporte de Mercancías, y de los Parques Empresariales Logísticos que permitan su diversificación funcional.
- Entorno del polígono NACOISA (B), se trata de 18 hectáreas de Suelo Urbanizable Sectorizado situada al oeste de la A-8002 que envuelven el actual Polígono NACOISA.
- Entorno del polígono Majarabique (C). Se trata de 6 hectáreas de Suelo Urbanizable No Sectorizado compuesta por dos zonas situadas al este de la A-8002 envolviendo el Polígono Majarabique.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 68/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJDDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

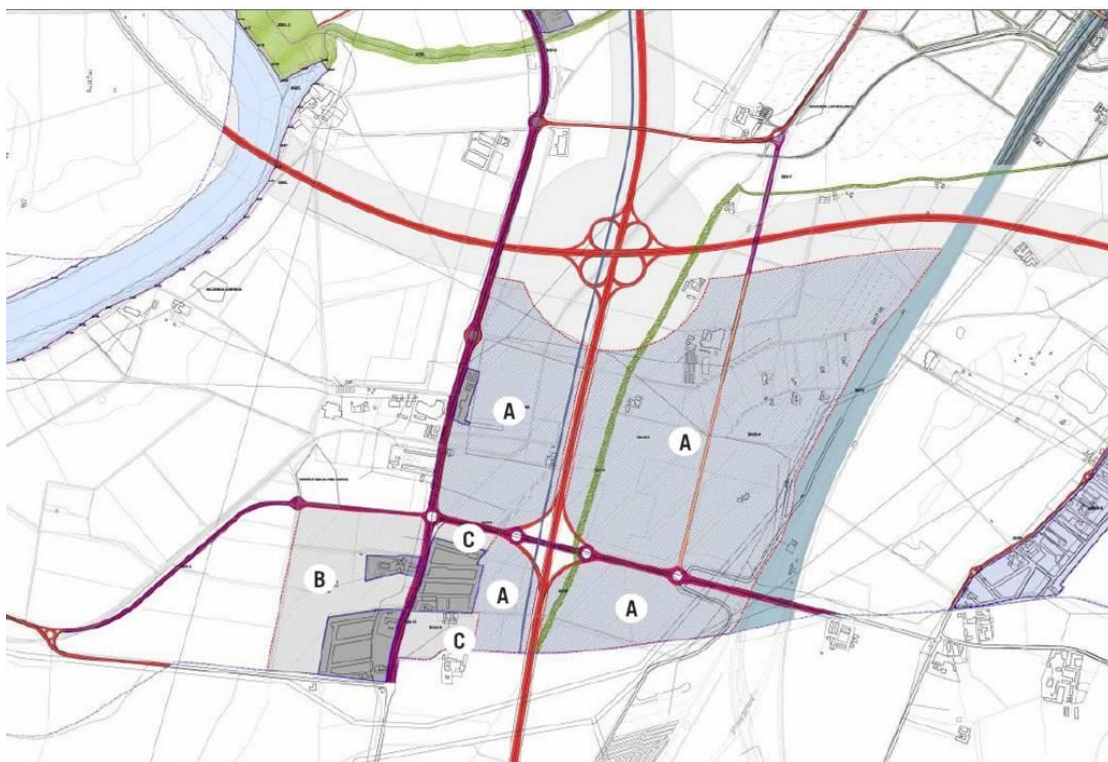


Fig. 16.- Área de Majarabique y Nodo Logístico Norte. Fuente: PGOU de La Rinconada.

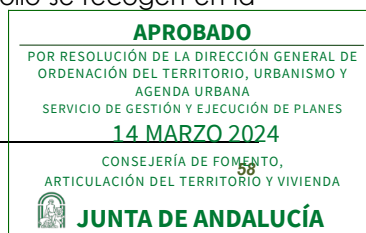
Como vemos, la vía distribuidora principal para permitir la accesibilidad zonal es la actual carretera A-8003, al ser la que relaciona las vías locales A-8002 y A-8005 con el Nuevo Acceso Norte, la A-8009, y a través de este último con la SE-40.

Con vistas a su desarrollo, el PGOU de La Rinconada establece las determinaciones recogidas en la ficha adjunta, en la cual se le asigna la ejecución de los siguientes Sistemas Generales Viarios:

- SGV-4, desdoblamiento parcial de la carretera de mercancías peligrosas, la A-8003, desde la A-8002.
- SGV-5, la prolongación de la carretera de Majarabique, prolongación hacia el sur de la carretera A-8004 desde la curva de "Los Solares" hasta la A-8003.
- SGV-6, el desdoblamiento de la carretera de La Rinconada, la A-8002.
- SGV-7, el acceso Norte al Nodo Logístico.
- Vía de servicio del núcleo de la Venta de Lucio.

Además de ello, se incluye una parte del Sector SUNS-5, la localizada al norte del Polígono Industrial de Majarabique, cuyas determinaciones específicas para su desarrollo se recogen en la ficha correspondiente.


DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



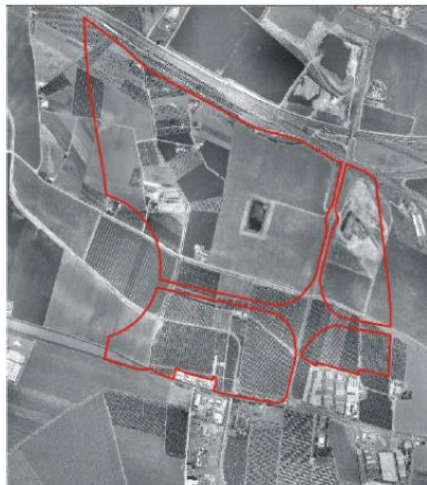
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 69/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

CODIGO: SUnS-4

NOMBRE: Nodo Logístico Norte

<p>ÁREA DE INTERVENCIÓN: Área Logística</p> <p>AMBITO:</p> <p>1. El Plan de Sectorización podrá modificar el trazado de la Vía Pecuaria Interior o ajustar la ordenación a su trazado, clasificándolo de Suelo No Urbanizable.</p> <p>OBJETIVOS:</p> <p>1. Localización del Centro de Transporte de Mercancías del NODO LOGÍSTICO NORTE y de actividades logísticas y productivas complementarias. 2. Ampliación de la Estación de Mercancías Ferroviarias y del Intercambiador Ferrocarriil-Carretera.</p> <p>En relación con el acceso:</p> <p>1. Las vías representadas en el Plano de Estructura de los Núcleos Urbanos tienen carácter vinculante. 2. Corresponde al Área la ejecución de las actuaciones: SGV-4, SGV-5, SGV-6 y SGV-7 y la ejecución de la vía de servicio del núcleo de la Venta de Lucio.</p> <p>En relación con la distribución de usos:</p>	<p>APROBADO</p> <p>POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y AGENDA URBANA</p> <p>SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES</p> <p>14 MARZO 2024</p> <p>CONSEJERÍA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA</p>  <p>JUNTA DE ANDALUCÍA</p>
--	---

<p>DETERMINACIONES DE ORDENACION DE CARÁCTER ESTRUCTURAL</p> <p>Clase de suelo: URBANIZABLE NO SECTORIZADO</p> <p>Superficie bruta: 147 Has.</p> <p>USOS INCOMPATIBLES:</p> <p>Residencial</p> <p>CONDICIONES PARA LA SECTORIZACIÓN:</p> <p>Superficie de los Sectores resultantes mayor de: 25 hectáreas.</p> <p>Número máximo de Sectores: 4</p> <p>Una vez transcurrido el siguiente plazo desde la aprobación del PGOU:</p> <p>Una vez ejecutados los siguientes sectores:</p> <p>CONDICIONES PARA LA LOCALIZACIÓN Y CUANTIFICACIÓN DE LOS SISTEMAS GENERALES:</p> <p>Sistema General de Red Viaria:</p> <p>Criterios cuantitativos:</p> <p>Criterios especiales:</p> <p>Los Sistemas Generales representados en el Plano de Estructura de los Núcleos Urbanos.</p> <p>Sistema General de Espacios Libres:</p> <p>Criterios cuantitativos: A determinar por el Plan de Sectorización.</p> <p>Criterios especiales:</p> <p>A determinar por el Plan de Sectorización.</p> <p>Sistema General de Equipamiento:</p> <p>Criterios cuantitativos: Entre el 30% y el 40% de la superficie total, descontados el resto de Sistemas Generales. Los porcentajes indicados, podrán ser modificados en caso de desarrollo del área mediante Plan Especial de Incidencia Supramunicipal.</p> <p>Criterios especiales: A determinar por el Plan de Sectorización, con la finalidad preferente de Transportes.</p>



MEDIDAS CORRECTIVAS:

- Se realizará un tratamiento de borde mediante ajardinamiento de las zonas colindantes con la carretera.
- El Plan de Sectorización podrá modificar el trazado de la Vía Pecuaria o ajustar la ordenación a su trazado, clasificándolo de Suelo No Urbanizable.
- Los Espacios Libres se focalizarán de acuerdo con el trazado que se señale finalmente en el Plan de Sectorización.
- Las líneas de edificación se reorganizarán de las vías de comunicación, como medio de disminuir el nivel de ruido.
- La localización de los equipamientos se deben alejar de los focos de emisión de ruido y situarse en proximidad a las zonas verdes.
- Se realizará un tratamiento de borde mediante ajardinamiento de la zona colindante con la vía del ferrocarril, así como su vallado según las condiciones que establezca el Organismo competente.
- Las edificaciones se situarán a l menos a 20 metros de la arista exterior de la explanación del trazado ferroviario.
- Se realizará un estudio previamente a la formulación del Plan Parcial sobre las necesidades de descontaminación de los suelos ocupados con anterioridad por graneros.
- Cada parcela deberá contar con una arbolada separadora de grases y otra sintonica con el entorno.
- Se realizará el tratamiento adecuado de las aguas tratadas antes de su vertido a la red de alcantarillado.
- Las condiciones estéticas de las edificaciones deben orientar los frentes de fachada a albergar las dependencias administrativas y/o escaparates.
- La actividad deberá prever espacios para labores de carga y descarga, acopio de materiales o producto elaborados desplazados de los frentes de parcela, tanto por cuestiones estéticas como para evitar la ocupación de la vía pública.
- Se deberá habilitar, si fuese necesario, un espacio adecuado para el estacionamiento de vehículos pesados y camiones que reúna las condiciones necesarias de seguridad y acondicionamiento, evitando su estacionamiento en zonas inadecuadas que pueden degradar la imagen del polígono.
- La urbanización y las edificaciones tendrán que situarse por encima de la cota 12,40 marín, según el MTA a escala 1:10.000.

Fig. 17.- Ficha para el desarrollo del Nodo Logístico Norte. Fuente: PGOU de La Rinconada.

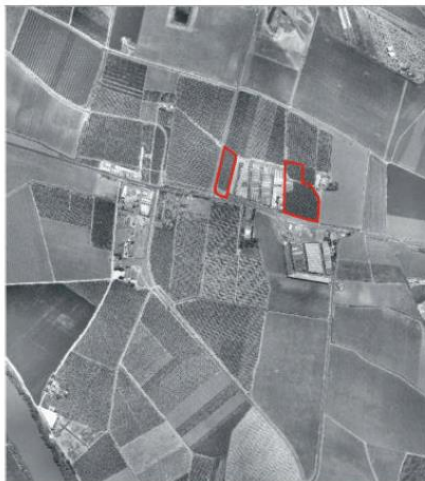
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 70/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJDDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

CODIGO: SUn5-5

NOMBRE: Majarabique

ÁREA DE INTERVENCIÓN: Área Logística
ÁMBITO:
OBJETIVOS: Completar, mejora y estructuración de los Polígonos existentes.
En relación con el acceso: 1. Las vías representadas en el Plano de Estructura de los Núcleos Urbanos tienen carácter vinculante. 2. Corresponde al Área la ejecución de la vía de servicio de la margen este de la A.8002 desde el límite con el término municipal de Sevilla hasta la A.8003.
En relación con la distribución de usos: El Plan de Sectorización deberá ampliar la superficie mínima de espacios libres en 3250 M ² y localizarse colindantes con el sur del Polígono Majarabique, para compensar los espacios libres no materializados de dicho Polígono.
OBSERVACIONES:

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN DE CARÁCTER ESTRUCTURAL
Clase de suelo: URBANIZABLE NO SECTORIZADO
Superficie bruta: 5 Has.
USOS INCOMPATIBLES: Residencial
CONDICIONES PARA LA SECTORIZACIÓN: Superficie de los Sectores resultantes mayor de: La totalidad del Área. Número máximo de Sectores: Único Una vez transcurrido el siguiente plazo desde la aprobación del PGOU: Definición previa del Nudo Logístico Norte Una vez ejecutados los siguientes sectores:
CONDICIONES PARA LA LOCALIZACIÓN Y CUANTIFICACIÓN DE LOS SISTEMAS GENERALES: Sistema General de Red Viaria: Criterios cuantitativos: Criterios espaciales: Urbanos tienen carácter vinculante.
Sistema General de Espacios Libres: Criterios cuantitativos: El Plan de Sectorización preverá al menos el 10% del suabo total ordenado como Espacios Libres y Equipamientos de Sistemas Generales. Criterios espaciales: Sistema General de Equipamiento: Criterios cuantitativos: Criterios espaciales:



- MEDIDAS CORRECTIVAS:**
- Se realizará un tratamiento de borde mediante ajardinamiento de las zonas colindantes con la edificación se retrotraerán de las vías de comunicación, como medio de disminuir el nivel de ruido.
 - La localización de los equipamientos se deben alejar de los focos de emisión de ruido y situarse en proximidad a las zonas verdes.
 - Cada parcela deberá contar con una arqueta separadora de grasas y otra sifónica con caudalimento de forma previa a la conexión del saneamiento interior con la red.
 - Se realizará el tratamiento adecuado de las aguas usadas antes de su vertido a la red de alcantarillado.
 - Las condiciones estéticas de las edificaciones deben orientar los frentes de fachada a albergar las dependencias administrativas y/o escaparates.
 - La actividad deberá prever espacios para labores de carga y descarga, acople de materiales o producto elaborados desplazados de los frentes de parcela, tanto por vía terrestre como por vía aérea.
 - Se deberá habilitar, si es necesario, espacios de estacionamiento para el estacionamiento de vehículos pesados y camiones que reúna las condiciones necesarias de seguridad y acondicionamiento, evitando su estacionamiento en zonas inadecuadas que puedan degradar la imagen del polígono.
 - La urbanización y las edificaciones tendrán que situarse por encima de la cota 12,40 mínim., según el I.M.T.A a escala 1:10.000.

APROBADO
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y AGENDA URBANA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES
14 MARZO 2024
CONSEJERÍA DE FOMENTO,
ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA
 **JUNTA DE ANDALUCÍA**

Fig. 18.- Ficha para el desarrollo del SUn5-5. Fuente: PGOU de La Rinconada.

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 71/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJDDA23T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



PGOU
LA RINCONADA

PP-67

REFUNDIDO

DOCUMENTO DE

TEXTOS

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA

LA RINCONADA

INFORMACIÓN

2006 y publicado en el Boletín Oficial de Andalucía de 7 de septiembre de 2006, ha clasificado la superficie objeto la nueva implantación del CTM de Majarabique como **Suelo Urbanizable No Sectorizado bajo la denominación SUNS-DMN-01 "NODO LOGÍSTICO NORTE"**

PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO URBANIZABLE DE LA ZONA LOGÍSTICA DE MAJARABIQUE (TTMM SEVILLA Y LA RINCONADA). MEMORIA EXPLICATIVA.



Establece como una de sus líneas prioritarias el impulso de **"Sevilla Nodo Logístico"** dada la posición geoestratégica del municipio de Charnela e intercambiador entre el arco Mediterráneo y el Arco Atlántico y con el Norte de África.

1.7.3.2 PGOU de Sevilla.

Supone como una de sus actividades prioritarias el impulso de **dos nodos principales: el Puerto (Área Logística Sur) y el Área Logística Norte**, especializadas en la intermodalidad entre ferrocarril y carretera.

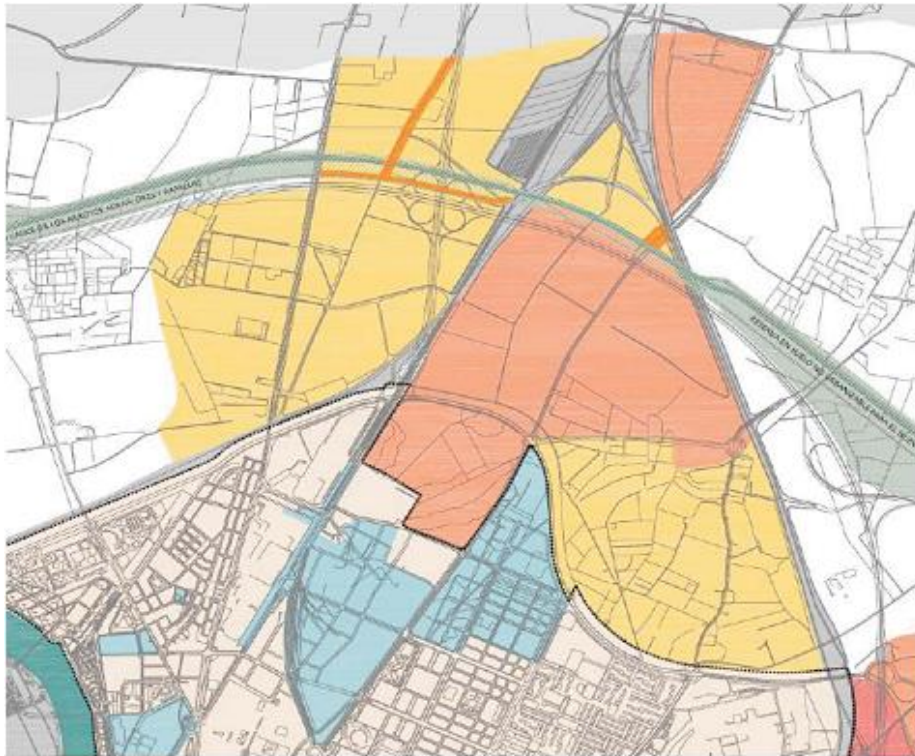


Fig. 19.- Clasificación del suelo del SUNS-DMN-01. Fuente: PGOU de Sevilla.

Las determinaciones establecidas por el PGOU de Sevilla para su desarrollo urbanístico son las siguientes:



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 72/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO

IDENTIFICACIÓN	SUNS-DMN-01	NODO LOGÍSTICO NORTE
DISTRITO	-	HOJA 13-08
		SUPERFICIE DEL ÁMBITO 203,3 Has

ORDENACIÓN

Determinaciones orientativas para la ordenación

1. Criterios y Objetivos de ordenación:

La oportunidad para el desarrollo de este ámbito se justifica por dos cuestiones. Por una parte, la accesibilidad que proporcionan las nuevas vías de comunicación estructurantes para el Norte: el Paso Territorial y especialmente el nuevo Acceso Norte, dado que estos suelos también deben posibilitar la implantación de actividades económicas vinculadas al nuevo Nodo Logístico Norte en torno a la Estación de Mercancías de Majarabique y satisfacer las demandas de suelo para el previsible traslado de Mercasevilla.

El nuevo Acceso Norte, con características de autovía y sección que permita la implantación de futuras plataformas reservadas al transporte colectivo, se concibe como un elemento que contribuya a generar una imagen ambientalmente cualificada del nuevo Norte.

Para ello se incorporarán como espacios libres los suelos asociados al nuevo Acceso Norte, los espacios libres en el entorno del cortijo Majarabique el Chico y los espacios al norte del actual encauzamiento del Tamarguillo. Espacios libres a forestar que formarán parte del nuevo sistema verde de la ciudad metropolitana. Asimismo, las zonas verdes se dispondrán en la colindancia de las vías pecuarias existentes, de modo que queden integradas con el Sistema de Espacios Libres. En el ámbito del SUNS-DMN-01, los terrenos de las vías pecuarias quedan excluidas de la clasificación como urbanizable manteniendo su trazado y categoría del suelo. No obstante, el Plan de Sectorización podrá formular, de forma justificada, una propuesta de trazado alternativo, que deberá ser sometida a la consideración de la Consejería de Medio Ambiente.

El Plan de Sectorización podrá adscribir a la gestión del mismo los terrenos calificados de Sistema General Ferroviario no obtenidos y que se localizan entre los ámbitos discontinuos de la zona clasificada para la ampliación en su caso de la estación de mercancías.

Como ámbito que engloba la reserva de suelos necesarios para el futuro traslado de las instalaciones de Mercasevilla, la estructura interna asociada a esta área se ordenará en coordinación con los suelos para actividades productivas previstos, ya en el término municipal de La Rinconada, en la propuesta de ordenación del CTM de Sevilla.

Será necesario la reserva en su ámbito de un Sistema General con destino a Centro de Transporte de Mercancías, CTM, cuya superficie debe determinar el Plan de Sectorización previo informe de la Administración Autónoma competente.

2. Usos Preferentes:

Actividades Productivas, especialmente de carácter logístico.

3. Régimen de SNU hasta su sectorización:

SNU de Preservación del carácter rural.

Determinaciones estructurales

1. Usos globales incompatibles:

Residencial

2. Condiciones para su sectorización:

Posible desarrollo de varios sectores, en consonancia con la estructura del Centro de Transporte de Mercancías CTM de Majarabique, y con los suelos de reserva para el traslado de Mercasevilla.

La ejecución de la prolongación de la actual SE-30 hasta el nuevo Acceso Norte a Sevilla. A estos efectos se considera ejecución la contratación de la obra de dicha infraestructura.

3. Criterios de disposición de los Sistemas Generales:

Localización preferente del sistema de espacios libres reconociendo los cauces y elementos del medio rural (haciendas, caminos y vías pecuarias) existentes. El sistema verde deberá establecer la transición entre las áreas residenciales y las industriales, así como proteger las implantaciones urbanas de las afecciones de las vías territoriales.

4. Será de aplicación lo establecido en el Artículo 2.2.1. incluido el apartado 8.d).

Documento aprobado por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 14 de junio de 2006



Fig. 20.- Ficha para el desarrollo del SUNS-DMN-01. Fuente: PGOU de Sevilla.

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 73/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJDDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

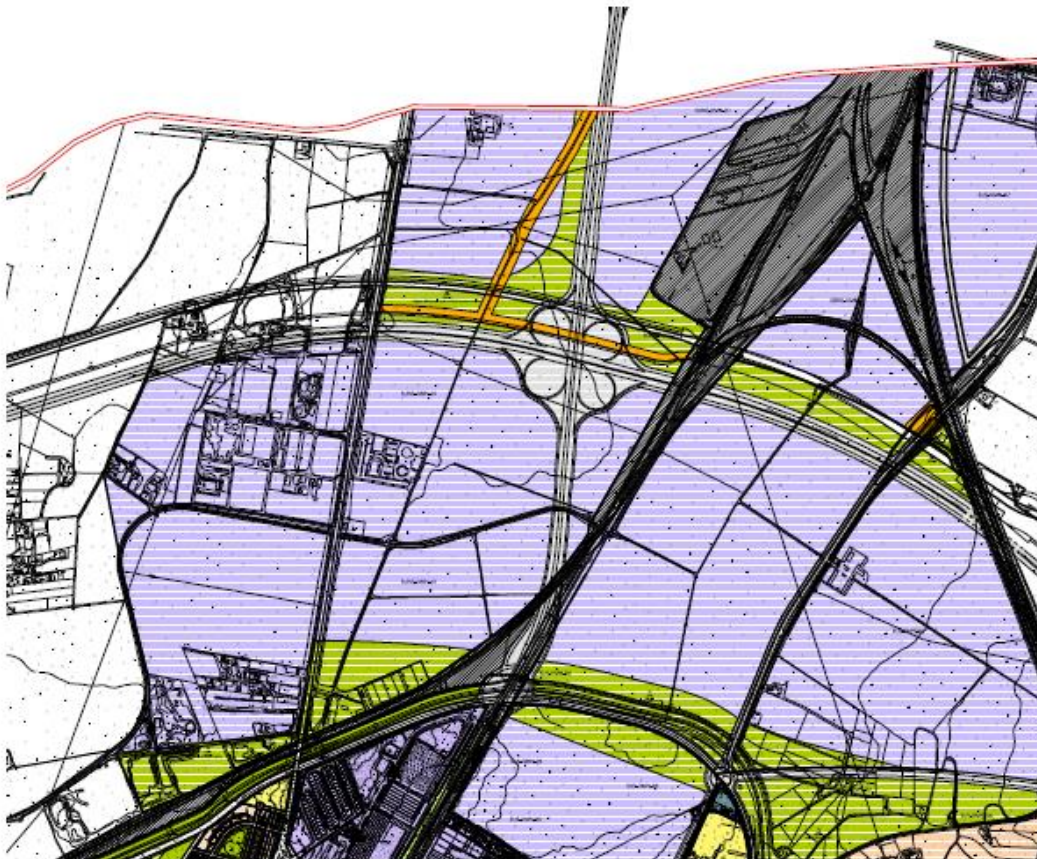
SITUACIÓN



LOCALIZACIÓN



PLANO DE ORDENACIÓN PORMENORIZADA COMPLETA



NUEVO PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA. SEVILLA

Fig. 21.- Ficha para el desarrollo del SUNS-DMN-01. Fuente: PGOU de Sevilla

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.

junio 2021 **APROBADO**
 POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y AGENDA URBANA
 SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES
14 MARZO 2024
 CONSEJERÍA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA
JUNTA DE ANDALUCÍA

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 74/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

Los Usos Pormenorizados establecidos por el PGOU de Sevilla para el C.T.M. de Majarabique son:

- Centro Regional de Transporte de Mercancías.
- Una Nueva Estación de Contenedores en Majarabique.
- Ampliación de la terminal para Centros Logísticos Intermodales y depósitos comerciales.
- Centro de fraccionamiento y distribución de mercancías.
- Parques logísticos de distribución y transformación.
- Centro de seguridad de mercancías peligrosas.
- Nuevas instalaciones de la unidad alimentaria de Mercasevilla.
- Parque agroalimentario.

1.7.4 Proyecto de Actuación.

El Proyecto de Actuación fue declarado de interés autonómico por el Consejo de Gobierno el 6 de noviembre de 2018 (BOJA Extraordinario nº 7 de 01/12/2018).

Conforme a lo dispuesto en el art. 38 de la *Ley 1/1994 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía (LOTCAA)*, **las determinaciones del Proyecto de Actuación y de los instrumentos de ordenación que se aprueben en su desarrollo, vincularán directamente al planeamiento de los municipios afectados de La Rinconada y Sevilla, los cuales deberán incorporar las determinaciones de ambos a su regulación urbanística, sin alterarlas.**

Además de las citadas determinaciones, el Proyecto de Actuación ha procedido a ajustar la delimitación del ámbito respecto a la incluida en la modificación del Plan Funcional del CTM de Interés Autonómico de Sevilla para la zona de Majarabique, aprobado mediante Orden de 7 de abril de 2009 (BOJA nº 80, de 28 de abril).

Los ajustes realizados derivan de la parcelación, las preexistencias y edificaciones actualmente en uso situadas en los bordes, de las infraestructuras existentes y de las diversas infraestructuras proyectadas en esta zona.

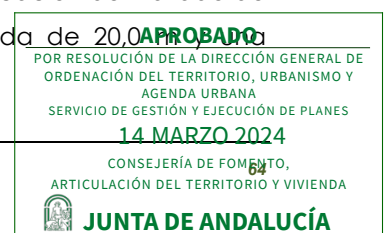
El Proyecto de Actuación aprobado incorpora las siguientes determinaciones urbanísticas de Ordenación Estructural establecidas por el artículo 10 de la LOUA para los ámbitos de suelo urbanizable sectorizado, remitiendo para su desarrollo a la elaboración de un Plan Especial.

1.7.4.1 Clasificación y Categorización del Suelo.

El Proyecto de Actuación clasifica los terrenos comprendidos en su ámbito del siguiente modo:

- Suelo No Urbanizable, para el que se incluye la siguiente categoría:
 - Suelo No Urbanizable de Especial Protección (SNU-EP) para la rectificación del trazado de la Vía Pecuaría Cordel de Brenes, con una anchura determinada de 20,00 metros y una superficie total incluida en el ámbito de 4,09 Has.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 75/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

- Suelo No Urbanizable de Especial Protección (SNU-EP) para el nuevo cauce del arroyo Cimbriño, con una superficie de 3,82 Has.
- Suelo Urbanizable Sectorizado (SUS): en cada una de las cuatro Áreas Funcionales en las que se estructura el ámbito y que se destinan al desarrollo de los diferentes usos propuestos para el Área Logística. Cuenta con una superficie total de 161,88 Has.

Las superficies correspondientes a la delimitación del Proyecto de Actuación son:

Clasificación del Suelo	LA RINCONADA		SEVILLA		TOTAL	
	Superficie (Has)	%	Superficie (Has)	%	Superficie (Has)	%
Suelo No Urbanizable (SNU)	6,63	4,36 %	1,28	3,10 %	7,91	4,09 %
Suelo No Urbanizable de Especial Protección (SNU-EP) (Sistema Vía Pecuaría)	2,81	1,85 %	1,28	3,10 %	4,09	2,12 %
Suelo No Urbanizable de Especial Protección (SNU-EP) (Nuevo Cauce Arroyo Cimbriño)	3,82	2,58 %	---	---	3,82	1,98 %
Suelo Urbanizable Sectorizado	126,26	83,09 %	35,62	86,37 %	161,88	83,79 %
Sistema Generales	19,07	12,55 %	4,34	10,52 %	23,41	12,12 %
TOTAL	151,96	100,00 %	41,24	100,00 %	193,20	100,00 %

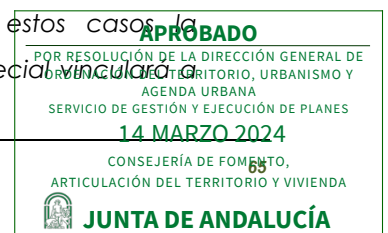
Respecto del Suelo No Urbanizable de Especial Protección, hemos de indicar lo siguiente:

- Vías pecuarias:
El ámbito en el que se desarrolla el Proyecto de Actuación se encuentra afectado por dos Vías Pecuarias, Vereda del Vado de Doña Luisa y Cordel de Brenes – Cantillana. La Vereda del Vado de Doña Luisa recorre la carretera A-8002 y afecta al borde de la delimitación del Proyecto de Actuación. El Cordel de Brenes – Cantillana atraviesa el ámbito de norte a sur. De conformidad a lo regulado en el artículo 39 del Decreto 155/1998, de 21 de julio por el que se aprueba el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía las vías pecuarias tendrán la consideración de Suelo No Urbanizable de Especial Protección, y además el Plan Especial habrá de contemplar un trazado alternativo en caso de resultar afectadas:

“Artículo 39. Clasificación del suelo y modificación de trazado como consecuencia de una nueva ordenación territorial.

1. *Las vías pecuarias, por las características intrínsecas que les reconoce la Ley de Vías Pecuarias y el presente Reglamento, tendrán la consideración de suelo no urbanizable de especial protección.*
2. *Si como consecuencia de cualquier instrumento de ordenación del territorio o planeamiento urbanístico general, su revisión o modificación, fuera necesaria la alteración del trazado de las vías pecuarias existentes en su ámbito espacial, de conformidad con lo previsto en el artículo 32 de este Reglamento, el instrumento de ordenación que se elabore tendrá que contemplar un trazado alternativo a las mismas y su forma de ejecución. En estos casos, la consideración como suelo no urbanizable de protección especial vinculará a*

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 76/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJKAYY927XJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

los terrenos del nuevo trazado establecido por la correspondiente modificación.”

Asimismo, en el PGOU de La Rinconada indica que “el Proyecto de Actuación podrá modificar el trazado de la Vía Pecuaria o ajustar la ordenación a su trazado, clasificándola de suelo No Urbanizable”.

De la misma manera en la ficha recogida para el SUNS-DMN-01 del PGOU de Sevilla vigente se recoge que “los terrenos de las vías pecuarias quedan excluidos de la clasificación como urbanizable manteniendo su trazado y categoría de suelo. No obstante, el Proyecto de Actuación podrá formular, de forma justificada, una propuesta de trazado alternativo, que deberá ser sometida a la consideración de la consejería de Medio Ambiente”.

- Arroyo Cumbreño:

Del mismo modo, se ha clasificado como suelo no urbanizable de especial protección el nuevo trazado propuesto para el arroyo Cumbreño de acuerdo con lo establecido en el artículo 46.2 de la LOUA.

A continuación, se muestra el plano de Ordenación Estructural. Clasificación del Suelo y Sistemas Generales del Proyecto de Actuación:



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 77/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

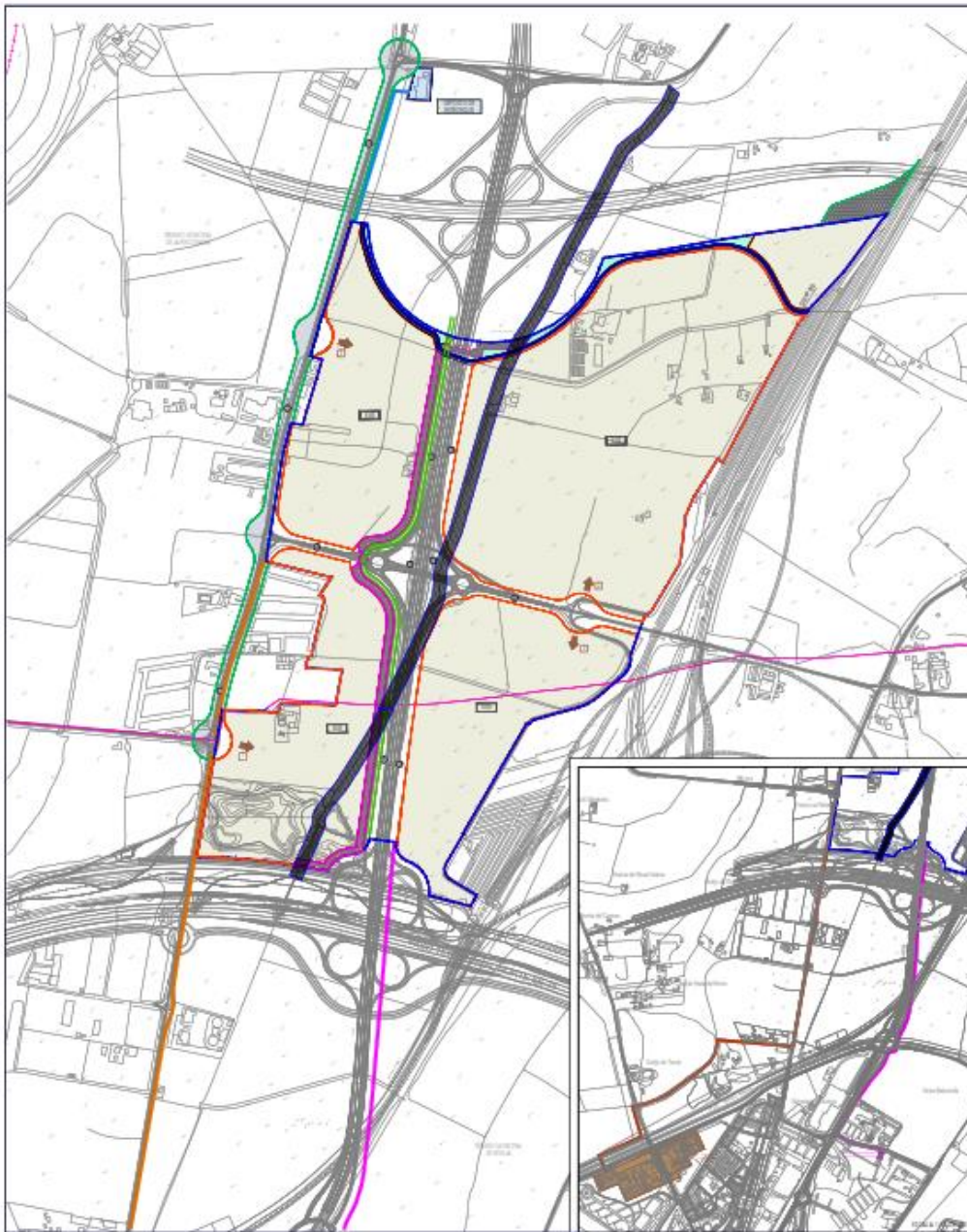
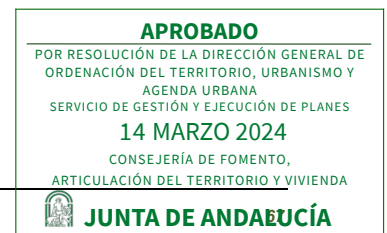


Fig. 22.- Plano de Ordenación Estructural. Fuente: Proyecto de Actuación.

1.7.4.2 Sectorización.

El Proyecto de Actuación delimita un único sector coincidente con el Suelo Urbanizable Sectorizado (SUS), con una extensión de 161,88 Has, quedando su ordenación pormenorizada remitida a la elaboración y tramitación de un único Plan Especial de Incidencia Supramunicipal, el cual podrá determinar distintas unidades de ejecución.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 78/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

1.7.4.3 Sistema de Actuación.

El Sector y los Sistemas Generales Vinculados al Área Logística se ejecutarán por el sistema de expropiación.

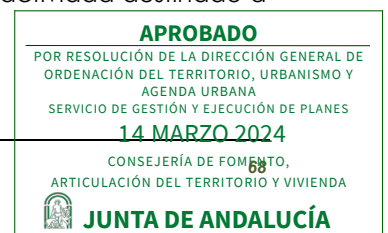
Amparadas en su Declaración de Interés Autonómico la expropiación será la vía para obtener no sólo los terrenos que acoja el desarrollo del Plan Especial, sino también aquellos suelos que sea preciso disponer para habilitar los tendidos de las redes de infraestructuras exteriores al ámbito.

1.7.4.4 Sistemas Generales.

Los Sistemas Generales establecidos por el Proyecto de Actuación se han estructurado del siguiente modo:

- **Sistema General Viario (SG-V):** que a su vez se dividen en existentes, previstos y propuestos:
 - Existentes:
 - A-8002. La Rinconada-Sevilla.
 - A-8009. Acceso Norte a Sevilla.
 - A-8003. Conexión A-8002 con A-8005.
 - Previstos:
 - Plataforma de transporte reservado, contemplada en la ejecución del Tramo I del acceso Norte a Sevilla.
 - Carril-Bici de Sevilla a La Rinconada, con proyecto ya redactado.
 - Propuestos:
 - Desdoblamiento de las vías colectoras proyectadas de la carretera A-8009, entre las futuras SE-35 y SE-40. El desdoblamiento referido deberá coordinarse con las actuaciones propuestas de la SE-40 y el Paso Territorial Norte SE-35.
 - Desdoblamiento de la carretera A-8002 hasta la carretera A-8004 desde el acceso al Área Funcional 1 y Vía de Servicio Venta de Lucio. El diseño definitivo de esta actuación se realizará de forma coordinada con los criterios de la Dirección General de carreteras de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, y el Ayuntamiento de La Rinconada.
 - Desdoblamiento de la carretera A-8003, desde la carretera A-8002 hasta el acceso a las Áreas Funcionales 2 y 3. Este desdoblamiento deberá tener en cuenta la remodelación de las glorietas existentes para adecuarlas a la nueva tipología de la vía.
- **Sistema General Ferroviario (SG-F):**
 - Conexión exterior ferroviaria necesaria para acceder al parque de actividad destinado a Terminal Intermodal.
- **Sistema General Vía Pecuaria (SG-VP):**

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 79/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJKAYY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

- La rectificación del trazado del Cordel de Brenes-Cantillana, con una anchura de 20 metros.

- **Sistema General Infraestructuras (SG-I):**

- Conexiones exteriores de servicios: abastecimiento de agua, saneamiento, suministro eléctrico y gas.

Todos los sistemas generales se consideran vinculados a la ejecución del Área Logística independientemente de su localización interior o exterior al ámbito del Proyecto de Actuación.

1.7.4.5 Estructura orgánica

En correspondencia con los cuatro ámbitos en los que se subdivide el área de Majarabique por las infraestructuras de comunicación viarias territoriales, el Área Logística se estructura en cuatro Áreas Funcionales, las cuales ya estaban recogidas en el Plan Funcional.

La localización de la Terminal Intermodal se sitúa en la franja de terrenos contigua a la línea ferroviaria y las actuales instalaciones ferroviarias de Majarabique, teniendo su localización carácter vinculante por el Proyecto de Actuación.

Los Centros Integrados de Servicios se proponen preferentemente junto a los accesos a las Áreas Funcionales 1, 2 y 3. Tienen un carácter indicativo en cuanto a su delimitación por el Proyecto de Actuación.

Los Espacios Libres se localizarán con carácter indicativo junto a las infraestructuras viarias y en continuidad con la vía pecuaria y la modificación del cauce del arroyo Cumbreño.

1.7.4.6 Usos y edificabilidad.

El Uso global que se asigna a todo el sector es el de Centro de Transporte de Mercancías, que se considera el uso característico en base al artículo 60.a de la LOUA.

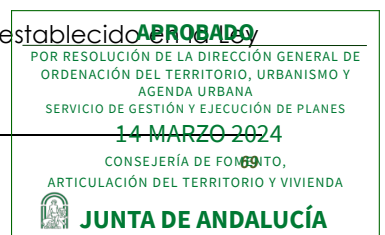
La edificabilidad global del Área Logística es de 0,35 m² de techo/m² de suelo, parámetro que, aplicada sobre la superficie del suelo urbanizable sectorizado, supone un total de 566.580 m² (161,88 Ha. x 0,35 m²/m²).

Los usos que se plantean para el desarrollo del área Logística son los siguientes:

- Centro de Transporte de Mercancías (CTM): en las Áreas Funcionales 1, 2, 3 y 4.
- Terminal Intermodal (TI): situado en el frente de la línea ferroviaria en el Área Funcional 3.
- Centro Integrado de Servicios (CIS): formado por 3 localizaciones en las Áreas Funcionales 1, 2 y 3, preferentemente en proximidad con los accesos planteados a las mismas.

Los Espacios Libres y Zonas Verdes locales se localizarán preferentemente en las bandas perimetrales junto a las infraestructuras de comunicación viarias, en continuidad con el trazado modificado de la vía pecuaria Cordel de Brenes y en conexión con la modificación del cauce arroyo Cumbreño. La superficie mínima será del 10 % en cumplimiento de lo establecido en el artículo 5/2001, siendo el Plan Especial el que defina y concrete estos espacios.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 80/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

Asimismo, los usos pormenorizados y tipologías edificatorias a implantar en el Área Logística también serán definidos en el Plan Especial.

La calificación del suelo del Proyecto de Actuación se refleja en el plano siguiente:

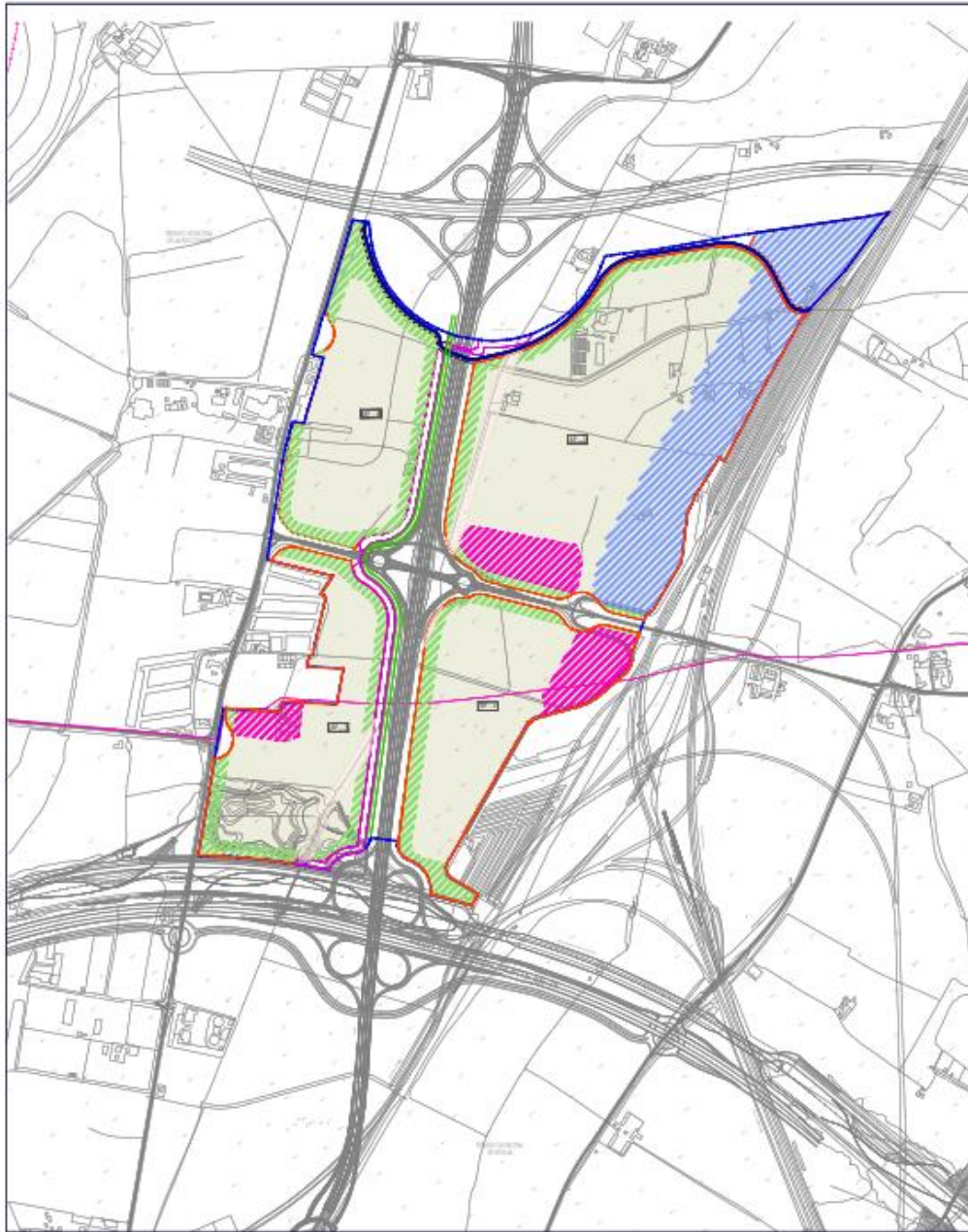


Fig. 23.- Plano de Calificación del suelo. Fuente: Proyecto de Actuación.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.

APROBADO
 POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE
 ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y
 AGENDA URBANA
 SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES
14 MARZO 2024
 CONSEJERÍA DE FOMENTO,
 ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA
 70
JUNTA DE ANDALUCÍA

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 81/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

1.7.4.7 Delimitación y aprovechamiento medio del área de reparto.

El Proyecto de Actuación establece una sola Área de Reparto que comprende todo el sector de Suelo Urbanizable Sectorizado. Los terrenos necesarios para la implantación de los sistemas generales viarios y de infraestructuras vinculados al desarrollo del ámbito se obtendrán por expropiación.

Por tanto, resulta un aprovechamiento medio de 0,35 UA/m² referido al uso característico establecido, resultando un aprovechamiento objetivo de 566.580 m².

No se consideran coeficientes de homogeneización al contar con un solo uso global.

1.7.4.8 Suelos de dominio público y suelos de titularidad pública o privada.

El Proyecto de Actuación de conformidad con la Ley 5/2001, de 4 de junio, por la que se regulan las Áreas de Transporte de Mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía (Ley 5/2001), diferencia dos zonas, una con carácter patrimonial de titularidad pública o privada, correspondiente al parques de actividad destinados a Centro de Transporte de Mercancías y Área Logística Especializada), y una segunda con carácter demanial público (correspondiente a los parques de actividad de Centros Integrados de Servicios y a la Terminal Intermodal).

Zonas de carácter patrimonial.

Esta zona está constituida por las parcelas de titularidad pública o privada destinadas propiamente a la actividad logística, y su promoción, disposición y explotación se rige por el derecho privado.

Comprende el Parque de Actividad que denominamos Centro de Transporte de Mercancías y Área Logística Especializada.

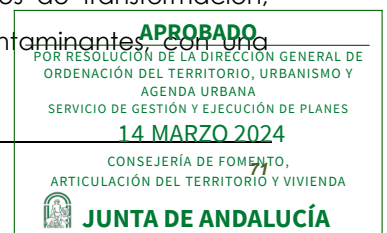
- **Centro de Transporte de Mercancías.**

Tradicionalmente los Centros de Transporte de Mercancías han sido plataformas logísticas relacionadas con la racionalización de los procesos de distribución urbana y metropolitana (City Logistics), contando con naves, generalmente modulares, con patios de maniobra compartidos y características de alta rotación.

La función de estos centros dentro de la cadena de suministro, sin embargo, ha ido evolucionado en estos años a la par que la actividad logística, albergando también actividades de almacenamiento y de valor añadido vinculadas al sector de la distribución comercial, siendo además los lugares idóneos para la ubicación de instalaciones de intercambio modal y de las actividades logísticas relacionadas.

La frontera cada vez más difusa entre el uso logístico y el de industria ligera de última generación, hace aconsejable permitir también pequeñas actividades de transformación, montaje, empaquetado y usos industriales ligeros en general, no contaminantes, con un fuerte componente logística.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 82/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJKAYY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

- **Logística Especializada.**

Concebidos como espacios dedicados al transporte, logística y distribución de diversas mercancías, la Logística Especializada se configura según la dedicación de las empresas que se implanten en la misma, que puede ser:

- Prestatarios logísticos (en toda su tipología), que desarrollen esta función por cuenta ajena.
- Empresas específicas de distribución e importación.
- Centrales de compra o entidades mayoristas que tienen que reagrupar las mercancías antes de distribuirlas a sus socios.
- Empresas que precisan un centro de distribución propio para el entorno de la región.
- Equipamiento logístico de distribución comercial y fabricantes.

Zonas de carácter demanial dotacional.

Esta zona es de dominio y uso público, está destinada al desarrollo de actividades prestacionales y de servicios a las empresas del sector del transporte. Estas actividades son aquellas que se consideran indispensables para el correcto desarrollo del Área Logística, tales como, las de gestión, información, oferta, organización y contratación de cargas, estacionamiento y comunicaciones, así como todas aquellas otras prestaciones que redunden en la mayor seguridad y comodidad de los usuarios del Ámbito, suministro de carburantes, restauración, naves de talleres de reparación de vehículos y servicios, etc.

Las Zonas Demaniales Públicas Dotacionales, serán como mínimo el 15 % de la superficie establecido en la Ley 5/2001. Corresponden a los Parques de Actividad de Centros Integrados de Servicios y de Terminal Intermodal.

- **Centro Integrado de Servicios**, que puede albergar:

- **Centro Administrativo-Comercial.**

Se trata de una zona en la que se contemplan diversos edificios de oficinas, que podrán contar además con salas de reuniones, aulas de formación, etc., cafeterías-restaurantes, locales comerciales, así como plazas de aparcamiento para turismos.

- **Estación de servicio**

La Estación de Servicio puede albergar tanto bombas de gran caudal, como bombas para turismos también. Podrá ser fuente de promoción de nuevos combustibles (biodiesel y bioetanol). Es recomendable que la Estación de Servicio cuente con acceso libre desde la red viaria exterior. Formará parte de los usos compatibles de los Centros Integrados de Servicios.

- **Aparcamiento de Vehículos Pesados y Mercancías Peligrosas**

Alberga tanto un aparcamiento de vehículos pesados convencionales como instalaciones de seguridad para el almacenamiento temporal de vehículos.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 83/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

especializados en el transporte de mercancías peligrosas. El área de mercancías peligrosas cuenta con distintas áreas, separadas por tipo de sustancia según el reglamento ADR, con sistemas de detección de fugas, sistemas antincendios y depuradora para la recogida y tratamiento de vertidos accidentales. Reúne asimismo servicios especializados para este tipo de transporte, como el de lavado de cisternas.

➤ **Naves de talleres y servicios.**

Se trata de naves, con sus correspondientes zonas de aparcamiento, destinadas a actividades de reparación de vehículos, concesionarios y otros servicios dirigidos fundamentalmente al vehículo. Formarán parte de los usos compatibles de los Centros Integrados de Servicios.

• **Terminal Intermodal.**

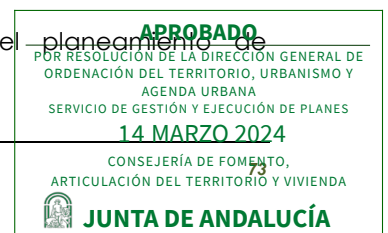
La Terminal Intermodal es el área funcional destinada al intercambio modal ferrocarril-carretera. Se sitúa adyacente a las actuales instalaciones ferroviarias de Adif, situada en el lado oeste del FFCC Madrid-Sevilla en una parcela que dispone de accesibilidad ferroviaria directa.

1.7.4.9 Criterios y directrices para la ordenación detallada.

Las propuestas del Proyecto de Actuación se aplican con 3 niveles de intensidad:

- **Determinaciones de obligado cumplimiento.** Serán siempre vinculantes, por lo que se modifican directamente los planes y proyectos vigentes a los que resulten contrarios, sin perjuicio de los ajustes que puedan llevarse a cabo en el planeamiento de desarrollo o en su ejecución. En concreto:
 - Clasificación del Suelo.
 - Sistemas Generales Viarios.
 - Sistema General Ferroviario.
 - Sistema General de Infraestructuras, modificación del trazado del arroyo Cimbrenño y conexiones de servicios exteriores.
 - Uso global propuesto.
 - Edificabilidad y aprovechamiento medio del área de reparto.
- **Directrices** o determinaciones vinculantes en cuanto a que se contemplen dentro de la ordenación, correspondiendo al planeamiento de desarrollo la delimitación concreta dentro de la situación indicativa señalada en el Proyecto de Actuación:
 - Localización de las zonas demaniales de los Centros Integrados de Servicios y Terminal Intermodal.
 - Localización de los Espacios Libres y Zonas Verdes.
- **Recomendaciones**, que podrán adaptarse motivadamente por el planeamiento de desarrollo.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 84/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

1.7.4.10 Previsiones de programación y gestión de la ordenación.

El Proyecto de Actuación establece el desarrollo del Área Logística en un solo sector, si bien las posibles fases o etapas del Área Logística podrán ser fijadas o establecidas por el Plan Especial.

No obstante, el Proyecto de Actuación incorpora un posible faseado, **con carácter meramente orientativo**, con las posibles fases que pueden establecerse en el Área Logística, a fin de tener una idea previa y más próxima al desarrollo real y que pueda servir a priori para establecer estimaciones de demandas de servicios.

En base a esto, se contemplan las siguientes (según figura adjunta):

- 1º Fase: a corto plazo. En la que podría desarrollarse la totalidad del Área Funcional 2 y parte del Área Funcional 3, incluidos sus Centros de Servicios.
- Fases posteriores a medio – largo plazo: el resto de la actuación, que podrán ser a su vez faseadas o subdivididas en etapas de desarrollo intermedias permitiendo su adecuación a la demanda en el momento en que se desarrollen.

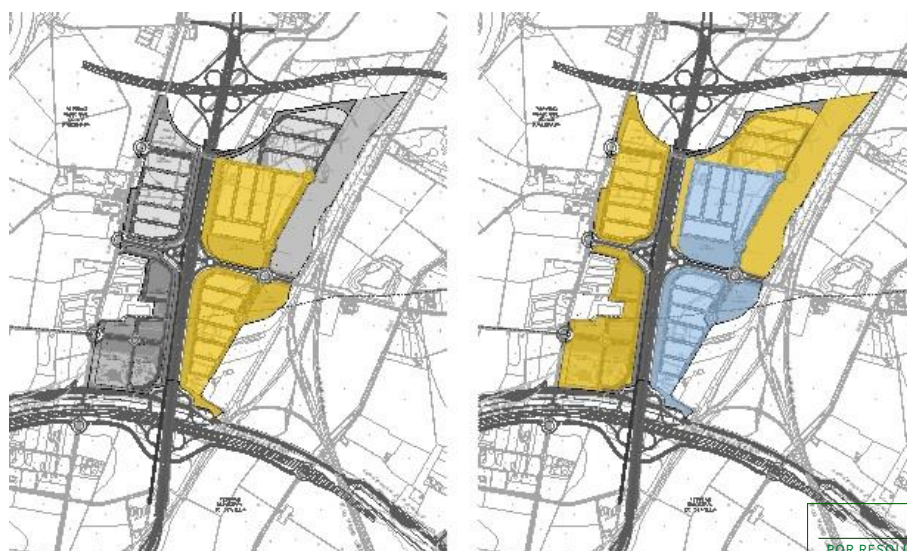


Fig. 24.- Fases de desarrollo: Primera fase (izquierda) y fases posteriores (derecha).

Fuente: Proyecto de Actuación.

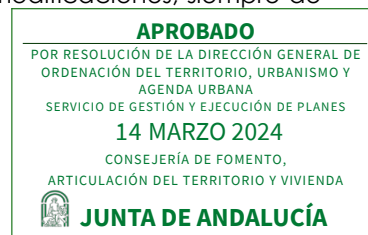


1.7.4.11 Conexiones con las redes de servicios públicos.

Los trazados y puntos de conexión exterior de cada uno de los servicios para el desarrollo del Área Logística quedan definidos por el Proyecto de Actuación. Según se establece en sus determinaciones, será el planeamiento de desarrollo, el proyecto de urbanización y los correspondientes proyectos constructivos de cada uno de los servicios los que definan y establezcan el trazado concreto y las soluciones técnicas que se lleven finalmente a cabo, así como la banda de afección de cada uno de ellos, en coherencia con los criterios propuestos por

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 85/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

el propio Proyecto de Actuación, a los que también se podrán hacer modificaciones, siempre de forma justificada.



1.8 Características físicas y ambientales del ámbito.

1.8.1 Localización y delimitación del ámbito.

El ámbito del Plan Especial cuenta con una superficie total de 193,20 hectáreas, de las cuales 151,96 ha, pertenecen al término municipal de La Rinconada, y 41,24 ha forman parte del término municipal de Sevilla, siendo sus límites los siguientes:

- Al sur, el proyectado Paso Territorial Norte SE-35 y el proyectado encauzamiento del Tamarguillo.
- Al norte, la franja de reserva de la futura Autovía SE-40.
- Al oeste, en sentido norte-sur, la carretera A-8002 La Rinconada-Sevilla, los usos y edificaciones existentes de los polígonos de Naicoisa y de Majarabique y la zona ocupada por la Venta de Lucio.
- Al este, en sentido norte-sur, el tendido ferroviario Madrid-Cádiz, el límite occidental de la estación de mercancías de Majarabique y el tendido ferroviario Madrid-Huelva, incluido el trazado proyectado de Alta Velocidad Sevilla-Huelva.

1.8.2 Topografía.

El ámbito de actuación presenta una topografía prácticamente llana con suaves pendientes inferiores al 2% en el interior. El terreno oscila aproximadamente desde la cota + 10'50 m. en la parte central y sur del ámbito, siendo próxima a los 8,50-9,00 metros al noroeste.

1.8.3 Geología.

El ámbito de la Majarabique se ubica completamente dentro de la hoja geológica de Sevilla, característica de una gran monotonía estratigráfica, dado que no afloran más que terrenos de edad andalucense.

En su mayor parte está formada por sedimentos neógenos y cuaternarios que no han sido afectados por la tectónica de mantos de corrimiento. También se pueden encontrar afloramientos triásicos, sobre todo en la parte septentrional, y Unidades Alóctonas de tipo olistostrómico en la parte meridional.

Las Unidades Autóctonas están formadas fundamentalmente por calizas organógenas, arenas, conglomerados, rocas silíceas (moronitas), margas azules y facies regresivas representadas por areniscas calcáreas y "caliza tosca".

Por encima se sitúan el Plioceno Marino y el Pliocuaternario, constituido por arenas y limos con intercalaciones de arcillas.

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 86/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJKAYY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

1.8.4 Geotecnia.

Según el mapa de Interpretación Geotécnico publicado por el IGME, y siguiendo los criterios de clasificación expuestos en el mismo, el ámbito se encuentra sobre terrenos con condiciones constructivas aceptables, se trata de una zona con posibles problemas de tipo litológicos, hidrológicos y geotécnicos.

El ámbito pertenece a la región denominada Recintos Hundidos (Depresión del Guadalquivir), y dentro de este, al Área III, correspondiente a un relieve llano. Los materiales son predominantemente permeables, existen acuíferos por porosidad intergranular. Nivel freático elevado, en el fondo de los valles planos pueden aparecer encharcamientos.

La zona presenta una capacidad de carga baja con asientos de magnitud media que pueden ser importantes en zonas limo-arcillosas ligadas a cursos naturales ligadas a cursos actuales, en las terrazas, los asientos y la capacidad de carga son de magnitud media.

1.8.5 Hidrología.

El cauce principal de la red de drenaje superficial es el del arroyo Cimbrenño, que atraviesa el ámbito en su parte norte, cruzando de este a oeste desde las actuales instalaciones ferroviarias de Majarabique hasta la carretera A-8002. El trazado de este cauce será modificado por el Plan Especial para acomodarlo a una franja en paralelo al borde norte de la actuación, utilizando el paso actual del cauce bajo la carretera A-8009.

Además de este cauce, también forman parte de la hidrología superficial las obras hidráulicas existentes para el regadío, puesto que el área está recorrida por acequias de riego y canales secundarios, en varias direcciones. Una de las acequias derivadas del Canal del Valle Inferior del Guadalquivir, con una traza aproximada este-oeste cruza la zona central del ámbito. Esta acequia pertenece a la Comunidad de Regantes del Valle Inferior del Guadalquivir y es empleada para abastecer concesiones de riego. En el Proyecto de Actuación, puesto que actualmente esta acequia se utiliza para regar la zona de campo que se va a urbanizar, se contempla su demolición sin reposición.

Asimismo, hemos de considerar el "Proyecto del Nuevo Cauce de los Arroyos Tamarguillo y Ravilla" (Ministerio de Fomento), que discurre paralelo al límite norte del Nuevo Paso Territorial Norte SE-35, a cuyo encauzamiento se asocia una banda verde de aproximadamente 100 metros de anchura, configurando junto con el nuevo Paso Territorial Norte SE-35 el límite sur de nuestro ámbito.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 87/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

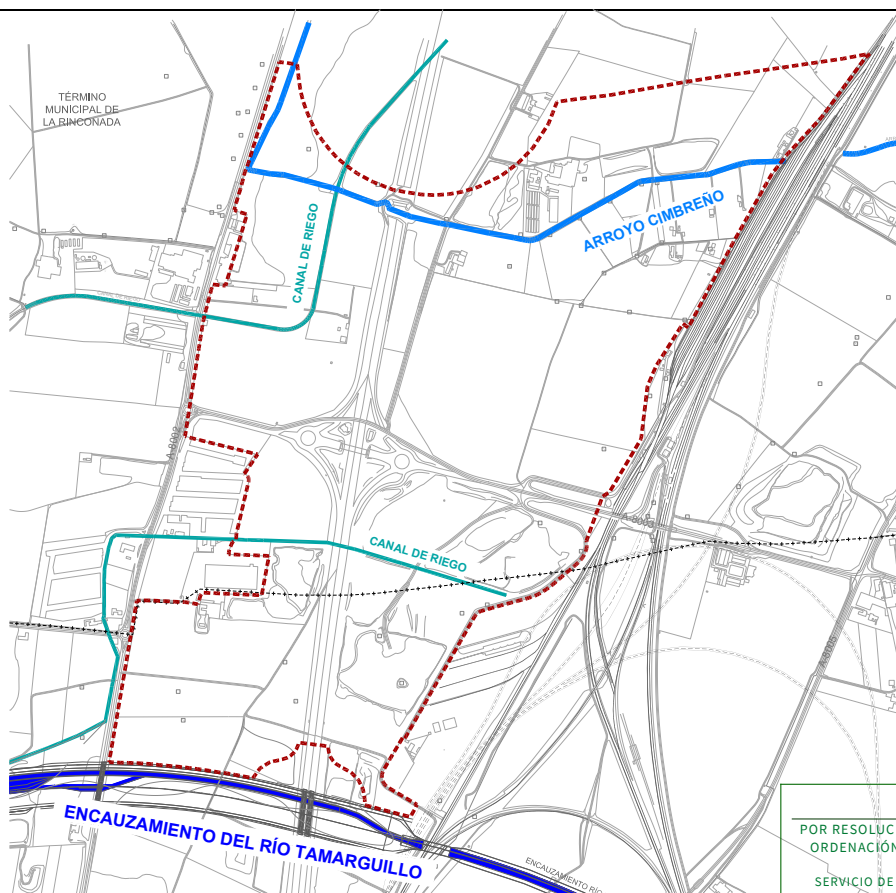


Fig. 25.- Detalle de la red hidrológica superficial. Fuente: Elaboración propia.



1.8.6 Inundabilidad de los terrenos.

Según el informe presentado al PGOU de La Rinconada por la Comisaría de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir (Ministerio de Medio Ambiente), basado en los datos del *Estudio Hidráulico del Río Guadalquivir y Delimitación de las Zonas de Dominio Público y Zonas Inundable* de diciembre de 1995, la zona de Majarabique, y en concreto los sectores de desarrollo SUNS-4 y SUNS-5 del PGOU de La Rinconada, se ven afectados por la inundación del río Guadalquivir en su zona marítimo-terrestre, pudiendo considerarse en este caso el perfil 2.978 del citado Estudio con los siguientes caudales y cotas de inundación para 500, 100 y 50 años de periodo de retorno:

c	Caudal (m ³ /s)	PERFIL 2.978 (cotas en m)
500	8.700	12,40
100	6.400	11,00
50	5.500	10,40

La altura media de los terrenos al norte de la carretera A-8003 se sitúa en el entorno de los 10,50 metros y los situados al sur de la misma ésta se sitúa en los 11,50 metros, por lo que la posible inundabilidad de los terrenos quedará resuelta con el desarrollo de la urbanización y los

correspondientes rellenos que situará la cota de implantación de las actividades a una cota igual o superior a los 12,40 metros.

El Proyecto de Actuación aprobado, en su Tomo III, incorpora un estudio de inundabilidad específico del ámbito del área logística de Majarabique. Como principal resumen del estudio realizado se observa que el arroyo Tamarguillo no tiene ninguna repercusión sobre los terrenos del Área Logística, ya que las avenidas extraordinarias del arroyo Tamarguillo no producen inundación por la avenida de 500 años de periodo de retorno. Además, se rebaja ligeramente la cota de inundabilidad, por lo que sus determinaciones serán consideradas, en los Proyectos de Obras de Urbanización.

Por otra parte, durante el trámite de audiencia a las administraciones y organismos afectados, la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir emitió con fecha 9 de junio de 2021 informe sectorial al documento del Plan Especial aprobado inicialmente.

En dicho informe se señala que dado que el desvío del Arroyo Cumbreño no se acometerá hasta la segunda unidad de ejecución se requiere para la Unidad de Ejecución 1 del Área Logística de Majarabique un Estudio Hidrológico-Hidráulico para la situación actual del cauce del Arroyo Cumbreño a su paso por el área logística, definiendo el Dominio Público Hidráulico (DPH) probable o cartográfico, la zona inundable para un periodo de retorno de 500 años y la Zona de Flujo Preferente, todo ello con el objeto de analizar las afecciones respecto a la inundabilidad de los terrenos producidas por el arroyo en esta primera fase.

En respuesta a este requerimiento la Agencia Pública de Puertos de Andalucía contrató el "ESTUDIO HIDROLÓGICO-HIDRÁULICO DE LA UNIDAD DE EJECUCIÓN 1 DEL ÁREA LOGÍSTICA DE MAJARABIQUE", finalizado en febrero de 2022, que se incluye en los anejos del Plan Especial.

Como resultado de este estudio hidrológico se ha incorporado entre las actuaciones a ejecutar en la UE-1 un acondicionamiento en el tramo colindante con el cauce del arroyo para mejorar su sección hidráulica. De esta forma se garantiza la no afección a los terrenos colindantes como consecuencia de la ejecución de la 1ª fase del Área Logística.

1.8.7 Vegetación.

Nuestro ámbito tiene un alto grado de alteración humana, de manera que los espacios y la vegetación natural ha sido prácticamente sustituida por la ocupación agrícola, cultivos herbáceos de regadío principalmente, lo cual ha provocado la reducción de las áreas que conserven rasgos de la vegetación pretérita, que hoy apenas puede apreciarse en los linderos de olmos *Ulmus minor* que encontramos en algunas fincas.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 89/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



Linderos de Olmos



Plantaciones de maíz

La mayor parte de la superficie de estudio se encuentra ocupada por amplias parcelas dedicadas a regadío, fundamentalmente algodón, maíz y leñosos de naranjos y melocotoneros. Los cultivos de secano, dedicados a girasol, ocupan una menor superficie en el ámbito.

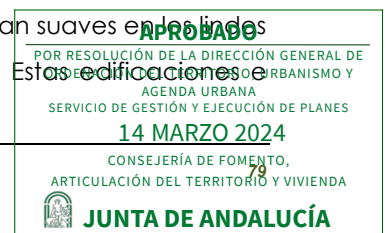
En los encharcamientos formados en las explotaciones graveras por ruptura de la capa freática, se pueden encontrar formaciones propias de riberas y humedales, tales como chopos (*Populus alba*), tarajes (*Tamarix africana*), eneas (*Typha latifolia*), carrizos (*Arundo donax*) las cuales constituyen la representación vegetal más natural del ámbito.

1.8.8 Paisaje.

Lo transformado y empleado productivamente por el hombre determina el paisaje de todo el ámbito y su entorno. El proceso de antropización ha transformado el paisaje eliminando todos los elementos naturales dentro de un entorno muy homogéneo, quedando reducido a un paisaje agrícola extensivo, donde sus valores proceden de la amplia cuenca visual abarcada y de los cambios cromáticos y texturales del soporte físico. El ámbito es encuadrable en la categoría de "valles, vegas y marismas", según el Mapa de Paisaje publicado en el Atlas de Andalucía, correspondiendo a zonas de bajo relieve donde dominan los cultivos de regadío.

El medio ambiente original de Majarabique ha ido evolucionando a consecuencia tanto de procesos naturales como de la ocupación humana, en la actualidad los cultivos son el rasgo más destacable del paisaje del ámbito, constituyendo el elemento más sobresaliente debido a su gran densidad y extensión, ofreciéndose como paisaje abierto de alta visibilidad intrínseca y moderada visibilidad extrínseca.

Perceptualmente son llamativos los cambios de color que se producen dentro y entre los cultivos ya que generan manchas regulares que aportan tonos amarillentos, ocres, verdes y pardos según las condiciones y el tipo de plantación, con dominio de las líneas rectas, con muy ligeras ondulaciones en el horizonte. Los límites visuales entre las formas resultan suaves en los límites de los cultivos tornándose bruscos con las edificaciones e infraestructuras. Estas edificaciones se



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 90/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

infraestructuras actúan como hitos que atraen las vistas, especialmente las instalaciones, torres y tendidos eléctricos repartidos por todo el territorio que alteran la horizontalidad dominante.



Plantaciones de girasol

Por otro lado, la progresiva implantación de usos industriales, logísticos y terciarios está modificando notable y aceleradamente el paisaje agrícola original al salpicarlo de naves, explanaciones y edificios comerciales.

A estos elementos de alta capacidad transformadora se suman las extracciones mineras a cielo abierto de áridos para la construcción que han venido también proliferando en los últimos años. La incidencia sobre el paisaje de estas canteras es variable ya que por un lado se toman en impactos visuales al crear grandes solares y acopios de áridos que sobresalen varios metros sobre el nivel del suelo formando muros de tierra de alta incidencia visual, y por otro lado ha originado humedales al aflorar el nivel freático, humedales que han evolucionado en distintos grados llegando a aparecer algunos dotados de cinturones perimetrales de vegetación de interés, como tarajes y chopos, aportando además la atractiva presencia de la conspicua avifauna.

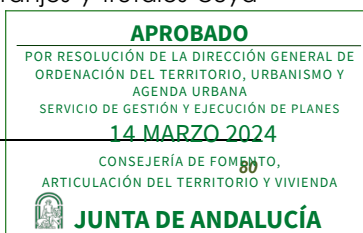
1.9 Usos y edificaciones existentes.

1.9.1 Usos del suelo.

El uso mayoritario actual de los suelos del ámbito es el agrícola y concretamente los herbáceos en regadío. Sin perjuicio de lo anterior, dentro del área existen otros usos primarios y urbanos, destacando entre los primeros las explotaciones de gravas y los viveros; y entre los segundos, las instalaciones de restauración y algunas viviendas y actividades productivas.

La superficie dedicada a los cultivos de secano, se encuentra limitada a la zona sureste del término municipal de La Rinconada, si bien a gran parte de los olivares que cubren esta superficie se les está implantando riego por goteo. El algodón ocupa una importante superficie de la zona destinada a herbáceos, si bien la difícil situación de este cultivo hace que su superficie disminuya en favor de las explotaciones de arborescentes, básicamente naranjos y frutales cuya superficie está aumentando significativamente en los últimos años.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 91/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

1.9.2 Preexistencias.

La presencia de las carreteras y el ferrocarril seccionan el territorio en fragmentos en los que se asientan, apoyados en las vías, los usos industriales y logísticos y la explotación de la grava al aire libre, actividad que se ha producido en estos últimos años.

El ámbito se encuentra en su mayor parte no edificado, y las edificaciones existentes suelen ir asociadas a la actividad agrícola, si bien ligadas fundamentalmente a la carretera A-8002, encontramos algunas edificaciones asociadas a la actividad productiva, logística e industrial, como los polígonos de NACOISA y Majarabique, las cuales han quedado excluidas del ámbito.



Antigua gravera abandonada



Polígono Industrial Majarabique

Como edificación de interés se localiza un cortijo situado en la parte del ámbito perteneciente al término municipal de Sevilla, denominado Cortijo de Majarabique Chico, que presenta valores arquitectónicos y etnográficos, además de vegetación ornamental.

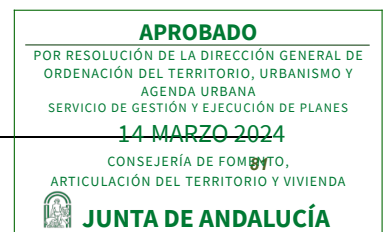
1.10 Afecciones territoriales y servidumbres.

1.10.1 Vías Pecuarias.

El Proyecto de Actuación ha propuesto la modificación del trazado del Cordel de Brenes-Cantillana, clasificando el suelo como Suelo No Urbanizable de Especial Protección, dotándole de una anchura total de 20 metros.

El nuevo trazado parte desde el camino que proviene del descansadero de Los Solares 2, al sur del barrio de San José de La Rinconada, modificando su recorrido por el borde norte de la actuación hasta cruzar la carretera A-8009, aprovechando el paso inferior construido bajo esta infraestructura. A partir de este punto, se acondiciona una franja de terreno en paralelo y por el margen oeste del Nuevo Acceso Norte a Sevilla (A-8009) hasta el sur del ámbito, bordeando éste, hasta retomar el camino existente en continuidad hacia Sevilla.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 92/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

Respecto a esta propuesta, la Declaración Ambiental Estratégica del Proyecto de Actuación condiciona la resolución aprobatoria del cambio de trazado alternativo a que se cumplan el condicionado y las consideraciones efectuadas en la Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de revisión del PGOU de Sevilla, emitida con fecha 31 de enero de 2006, y a la Declaración de Impacto Ambiental sobre el PGOU de La Rinconada, emitida con fecha 15 de marzo de 2007. Ambos PGOU incluyen propuestas de cambio de trazado del Cordel de Brenes y desafectación de la Vereda del Vado de Doña Luisa, siendo necesario como paso previo, de acuerdo con el Reglamento de Vías Pecuarias de Andalucía, los trámites de clasificación y deslinde de dichas vías pecuarias. Este condicionado continúa sin cumplirse a la fecha de redacción del presente documento.

En consecuencia, la situación de partida del Plan Especial es que el deslinde de la vía pecuaria en el T.M de Sevilla todavía no se ha realizado, y que el deslinde en el T.M de La Rinconada aprobado en 2008 (BOJA nº55 de 10 de diciembre) caducó en 2014, debiendo iniciar de nuevo el expediente. En esta situación no es posible iniciar el procedimiento para el cambio de trazado de la vía pecuaria propuesto por el Proyecto de Actuación.

De acuerdo a lo regulado en el artículo 39 del Decreto 155/1998, de 21 de julio por el que se aprueba el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía el Plan Especial habrá de contemplar un trazado alternativo de las vías pecuarias en caso de resultar afectadas por la nueva ordenación territorial.

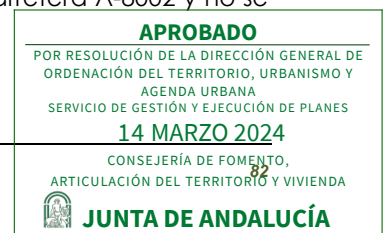
Dado que la situación actual impide la ejecución de la actuación en un plazo razonable, y por tanto dar respuesta a los objetivos estratégicos y de interés público perseguidos por el Proyecto de Actuación, el documento para aprobación provisional del Plan Especial incorpora una leve modificación de la ordenación pormenorizada del documento inicial para evitar la afección a la vía pecuaria, de forma que sea posible, cumpliendo con el citado Reglamento, la materialización de las unidades de ejecución definidas sin que sea necesaria la alteración de su trazado, expediente que se podrá iniciar una vez que los Ayuntamientos de Sevilla y La Rinconada den cumplimiento al condicionado de la declaración de impacto ambiental de sus respectivos planes urbanísticos y se apruebe el deslinde de las vías pecuarias en ambos términos municipales.

Con la ordenación pormenorizada introducida por este documento para aprobación provisional del Plan Especial, por consiguiente, no resulta necesario un cambio de trazado alternativo del Cordel de Brenes para poder iniciar las obras de urbanización de las unidades de ejecución.

Se mantiene, en cualquier caso, la reserva de superficie prevista en el Proyecto de Actuación para el futuro desvío, en el momento en que sea viable, de la vía pecuaria.

En cuanto a la Vereda del Vado de Doña Luisa, cabalga con la carretera A-8002 y no se encuentra deslindada.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 93/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJKAYY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

1.10.2 Servidumbres y afecciones viarias.

La Ley 8/2001, de 12 de julio, de Carreteras de Andalucía, establece en sus artículos 12, 54, 55 y 56 estas cuatro zonas diferenciadas para la protección de las carreteras, las cuales se reflejan en la documentación gráfica:

Afecciones sobre vías de gran capacidad según Ley 8/2001		
Denominación	Afección	Medidos desde...
Zona de dominio público adyacente (Art 12)	8,00	La arista exterior de la explanación
Zona de servidumbre legal (Art 54)	25,00	
Zona de afección (Art 55)	100,00	
Zona de no edificación (Art 56)	100,00	La arista exterior de la calzada

Afecciones sobre vías convencionales de la red autonómica según Ley 8/2001		
Denominación	Afección	Medidos desde...
Zona de dominio público adyacente (Art 12)	3,00	La arista exterior de la explanación
Zona de servidumbre legal (Art 54)	8,00	
Zona de afección (Art 55)	50,00	
Zona de no edificación (Art 56)	50,00	La arista exterior de la calzada

Afecciones sobre resto de vías según Ley 8/2001		
Denominación	Afección	Medidos desde...
Zona de dominio público adyacente (Art 12)	-	La arista exterior de la explanación
Zona de servidumbre legal (Art 54)	-	
Zona de afección (Art 55)	25,00	
Zona de no edificación (Art 56)	25,00	La arista exterior de la calzada

Asimismo, hemos de considerar a los efectos de la ordenación pormenorizada el Proyecto de Plataforma Reservada para el Transporte Público, incluido en el proyecto del Nuevo Acceso Norte a Sevilla (A-8009) por su margen oeste.

1.10.3 Servidumbres y afecciones ferroviarias.

En este sentido hemos de atender a la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, modificada por la Ley 26/2022, de 19 de diciembre, al Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario, y a la Orden FOM/2230/2005, de 6 de julio, por la que se reduce la línea límite de edificación en los tramos de las líneas de la red ferroviaria de interés general que discurren por zonas urbanas.

En particular se atenderán todas las limitaciones a la propiedad reguladas en el Capítulo III de la Ley 38/2015, contenidas en los siguientes artículos:

- Artículo 12. Zona de dominio público, zona de protección y límite de edificación.
- Artículo 13. Zona de dominio público.
- Artículo 14. Zona de protección.
- Artículo 15. Límite de edificación.
- Artículo 16. Otras limitaciones relativas a las zonas de dominio público y de protección.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 94/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAYY927XJDDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

Las instrucciones de la Subdirección General de Planificación y Proyectos para la interpretación de la Ley del sector Ferroviario establecen que los suelos urbanizables tendrán la consideración de suelos urbanos a los efectos de aplicación de las servidumbres ferroviarias.

Por ello, la documentación gráfica recoge las distancias reducidas para los terrenos clasificados como suelo urbanizable, esto es, 5 metros para la zona de dominio público; 8 metros para la zona de proyección, y 20 metros para la línea límite de edificación.

1.10.4 Abastecimiento de agua potable.

Al situarse en paralelo a las vías territoriales de comunicación, las conducciones existentes y proyectadas no suponen afecciones relevantes a la ordenación.

1.10.5 Saneamiento y depuración.

En todo momento se cumplirá o dispuesto por la *Ley 9/2010, de 30 de julio, de Aguas de Andalucía*, por el *Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico que desarrolla los títulos preliminar, I, IV, V, VI, VII y VIII del texto refundido de la Ley de Aguas, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio*, así como al mencionado el Real Decreto Legislativo 1/2001 y demás determinaciones de la autoridad ambiental y de EMASESA.

1.10.6 Zona de seguridad de los tendidos eléctricos.

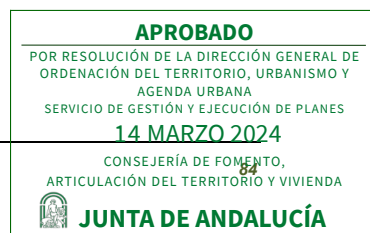
Tal como vemos en la documentación gráfica, se aplicarán las zonas de afección sobre las líneas eléctricas aéreas que establece el *Real Decreto 223/2008, de 15 de febrero, por el que se aprueban el Reglamento sobre condiciones técnicas y garantías de seguridad en líneas eléctricas de alta tensión y sus instrucciones técnicas complementarias ITC-LAT 01 a 09*.

En este sentido, sobre las líneas eléctricas que mantengan su trazado en aéreo se establece un ancho mínimo de afección para edificios y construcciones accesibles a personas de 6,00 a ambos lados de la línea correspondiente.

1.10.7 Telecomunicaciones.

Los condicionantes de las infraestructuras de telecomunicaciones son los recogidos en la *Ley 9/2014, de 9 de mayo, General de Telecomunicaciones* y por el *Real 346/2011, de 11 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento regulador de las infraestructuras comunes de telecomunicaciones para el acceso a los servicios de telecomunicación en el interior de las edificaciones, sin menoscabo del cumplimiento de la normativa municipal de Sevilla y de las normas particulares de la operadora*.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 95/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

1.10.8 Gas.

Los condicionantes de las redes de distribución de gas existentes son los derivados de la Ley Decreto 2913/1973, de 26 de octubre por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de gas natural y sus modificaciones, en lo no derogado por el Real Decreto 1434/2002, de 27 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de gas natural, más lo dispuesto en la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos, Reglamento General de Servicio Público de Gases Combustibles y de las normas particulares de la compañía distribuidora.

Las Áreas Funcionales 2 y 3 se ven afectadas por el trazado del gasoducto existente, el cual será desviado e integrado en la estructura urbana propuesta, como describe en la memoria justificativa y de ordenación.

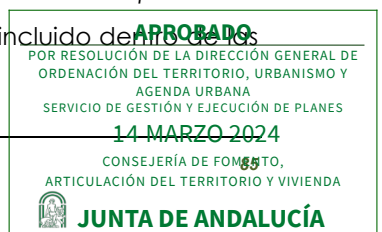
1.10.9 Servidumbres y afecciones hidráulicas.

- Desvío del Cauce del arroyo Cumbreño.
Cauce que cruza el ámbito de este a oeste y para el cual el Proyecto de Actuación aprobado ha propuesto la modificación de su trazado para acomodarlo a una franja en paralelo al borde norte de la actuación, utilizando el paso actual del cauce bajo la carretera A-8009. El desvío de este cauce se acometerá en la unidad de ejecución 2. Tal y como se recoge en el informe de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir (CHG), de fecha 12 de febrero de 2013, las obras de encauzamiento, motas de defensa, puentes y pasarelas u otras modificaciones requerirán proyecto suscrito por técnico competente, y deberán tramitarse en base al artículo 126 del RDPH. Todas las obras comprendidas en el desvío Arroyo Cumbreño, deberán ser autorizadas explícitamente por la CHG.
- Proyecto de encauzamiento del río Tamarguillo.
Actuación que se plantea en paralelo al proyecto de la S-35 por su margen norte.
- Acequia de riego perteneciente a la Comunidad de Regantes del Valle inferior
El canal queda inutilizado con la urbanización del área logística, puesto que actualmente se utiliza para regar los terrenos de la unidad de ejecución 1, por tanto, se contempla su demolición sin reposición.

1.10.10 Servidumbres aeronáuticas.

Para determinar la incidencia del aeropuerto de Sevilla, hemos de acudir al Real Decreto 764/2017, de 21 de julio, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Sevilla, puesto que todo el ámbito del Proyecto de Actuación se encuentra incluido dentro de las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales correspondientes al mismo.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 96/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJKAYY927XJDDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

En la figura adjunta se representan las líneas de nivel de la superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Sevilla que nos afectan, las cuales determinan las alturas (respecto al nivel del mar) que no deben sobrepasar ninguna construcción (incluidos todos los elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), modificaciones del terreno y objeto fijo (poste, antenas, carteles, etc.), así como el galibo de los vehículos.

En particular el ámbito del Proyecto de Actuación se encuentra, entre otras, bajo la Superficie de Limitación de Alturas del Localizador del Sistema de Aterrizaje Instrumental (LOC/ILS) y la superficie de Limitación de Alturas del Radar ACC-Sevilla, y así se ha reflejado en la documentación gráfica.

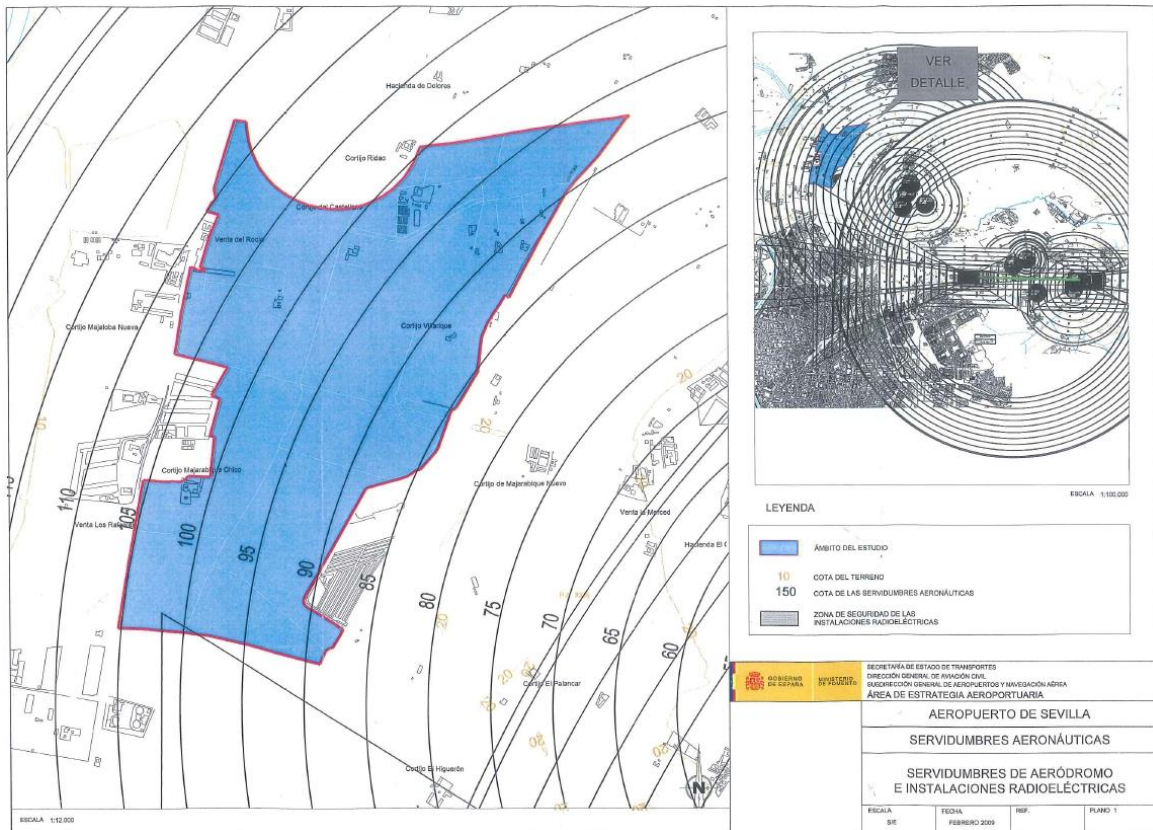


Fig. 26.- Detalle de las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Sevilla. Fuente: AENA.

1.10.11 Yacimiento arqueológico.

Según el PGOU de La Rinconada, el Yacimiento Venta de Muelana, localizado en el Área Funcional 4, es un Yacimiento Delimitado, A. "Venta de Muelana" con un Nivel de Protección 3, Nivel Mínimo, de modo que queda sometido a "Cautela arqueológica que contempla el control de los movimientos de tierra y, según los resultados de esta vigilancia, se realizarán excavaciones arqueológicas"

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.

APROBADO

POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y
AGENDA URBANA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES
14 MARZO 2024
CONSEJERÍA DE FOMENTO,
ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

JUNTA DE ANDALUCÍA

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 97/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJDDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

El 16 de junio de 2020 el Servicio de Bienes Culturales de la Delegación Territorial de Cultura y Patrimonio Histórico de Sevilla emitió informe al Documento de Aprobación Inicial del Plan Especial. En dicho informe se señala, entre otros aspectos, que la viabilidad de la ordenación en el ámbito delimitado como yacimiento arqueológico "Venta de la Muelana", queda supeditado al resultado de una actividad arqueológica previa en dicho ámbito.

Con fecha 09 de noviembre de 2020 la Delegada Territorial de Fomento, Infraestructuras, Ordenación del Territorio, Cultura y Patrimonio Histórico en Sevilla emitió resolución autorizando la actividad arqueológica preventiva "Prospección arqueológica superficial y sondeos de diagnóstico previos al Plan Especial de Ordenación del Área Logística de Majarabique (TT.MM. de Sevilla y La Rinconada)". Dicha actividad arqueológica se desarrolló a lo largo del 2021.

Posteriormente, con fecha 08 de diciembre de 2021, se emitió resolución sobre la memoria preliminar-final de la actividad arqueológica realizada con motivo del Plan Especial. En esta resolución se establecen como cautela el control arqueológico de los movimientos de tierra asociados a la urbanización de la UE-3, permitiendo continuar con la tramitación del Plan Especial.

Asimismo, al objeto de procurar la protección del Patrimonio Etnológico, las edificaciones integrantes del "Cortijo de Majarabique Chico", ubicado dentro del Área Funcional 1, se integrarán como equipamiento singular dentro de la manzana denominada CIS-3, y las actuaciones que sobre el mismo se realicen no podrán alterar ni sus características tipológicas ni cromáticas ni su vegetación ornamental, tal como establece el Estudio de Impacto Ambiental del PGOU de Sevilla.

1.11 Características de la red viaria y ferroviaria existentes.

1.11.1 Accesibilidad viaria y ferroviaria.

La accesibilidad viaria a los suelos para la implantación del Área Logística de Majarabique que se efectúa actualmente a través de la carretera A-8003, denominada "Carretera de Mercancías Peligrosas", que conecta las carreteras A-8002 y SE-111, para las Áreas Funcionales 2 y 3; desde la carretera A-8002 al Área Funcional 4; y la red de caminos existentes de acceso a los terrenos de cultivo desde la A-8002 al Área Funcional 1.

La inmediatez de la línea ferroviaria existente Madrid-Sevilla-Cádiz, vía convencional de doble trazado, su desdoblamiento a partir de ésta en la vía Sevilla-Huelva y la estación de mercancías ya existente de Majarabique dotan al ámbito de una muy buena posible accesibilidad y conectividad ferroviaria.

1.11.2 Infraestructuras de comunicación existentes.

Existe una red de alta capacidad existente en el entorno territorial y urbano de Sevilla:

- Infraestructuras viarias:



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 98/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

- SE-30: Es la vía de circunvalación de Sevilla.
- Ronda Supernorte SE-020: Es la ampliación de la SE-30 en su parte norte. Conecta la SE-30 con la autovía A-4.
- A-4: Autovía de Andalucía. Es la conexión de Sevilla con el centro de la península y con Cádiz. A su paso por Sevilla tiene conexión directa con la SE-30 y con la Ronda Supernorte.
- A-92: Autopista entre Sevilla y Granada.
- A-49: Autopista que conecta Sevilla con Huelva. Tanto la A-92 como la A-49 tienen conexión directa con la S-30, que a su vez conecta con la Ronda Supernorte.
- Nuevo Acceso Norte a Sevilla (carretera A-8009): Su trazado completo propuesto en el proyecto une la carretera entre La Rinconada y el barrio de San José de La Rinconada con Sevilla. Constituye el eje principal de conexión de la ciudad con los núcleos de La Rinconada y San José de La Rinconada, y con el sistema viario de carreteras que confluyen en Alcalá del Río. En su enlace con la carretera de mercancías peligrosas se ha realizado una tipología de doble pesa y los carriles de enlace con ésta.
La redacción del proyecto constructivo del tramo se finalizó en Febrero de 2.003 y actualmente está finalizado el tramo entre la SE-020 y la carretera A-8004.
- Carretera A-8002: Une el municipio de La Rinconada con Sevilla.
- Carretera A-8005: Discurre al este del ámbito y une los núcleos de Los Rosales-Sevilla. Su trazado es sensiblemente paralelo a la línea ferroviaria Madrid-Cádiz hasta la estación de Majarabique, continuando en paralelo a la línea Sevilla-Huelva.
- Carretera A-8003 (denominada "Carretera de Mercancías Peligrosas"): Une las carreteras A-8002 La Rinconada-Sevilla y A-8005 Los Rosales-Sevilla.
- Infraestructuras ferroviarias:
 - Línea Madrid-Cádiz, de doble vía convencional. Al sur de la estación de Majarabique se bifurca en el ramal Sevilla-Huelva y Madrid-Sevilla-Cádiz.
 - Estación de Majarabique, apoyada en la línea Madrid Cádiz por su lado oeste.
 - Paralelo a la línea Madrid-Cádiz, en su lado oriental, se encuentra el trazado de la línea de Alta Velocidad, Ave Madrid-Sevilla.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 99/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



Enlace entre A-8009 y A-8003



Enlace A-8009 y A-8004

1.11.3 Infraestructuras de comunicación futuras.

1.11.3.1 Infraestructuras viarias.

Las nuevas Infraestructuras viarias de alta capacidad proyectadas para el entorno territorial de la aglomeración urbana de Sevilla van a conformar los límites norte y sur del ámbito, y son las siguientes:

- El Nuevo Paso Territorial Norte, SE-35.
Situado entre Santiponce y la Autovía de Andalucía e incluido en el PGOU de Sevilla, sirve de conexión entre el corredor de la carretera de Mérida y la red viaria Noroccidental del área Metropolitana, con la autovía Madrid-Sevilla y el nuevo Acceso Norte a Sevilla. Este paso tiene conexión con el nuevo Acceso Norte a Sevilla desde la margen izquierda del Guadalquivir, estableciéndose una mejora notable en la accesibilidad urbana y metropolitana. Se distinguen dos tramos diferenciados:
 - El tramo entre Santiponce y el enlace con el Acceso Supernorte, como eje distribuidor transversal del Nuevo Acceso Norte.
 - El tramo entre el enlace con la prolongación Norte de la SE-30 y la autovía de Andalucía que completa la accesibilidad del nuevo paso, al conectar de forma directa los flujos metropolitanos del corredor del aeropuerto con el Acceso Norte.
- La Autovía de Circunvalación SE-40.
Autovía de gran capacidad, cuyo objetivo es solucionar los problemas que afectan al tráfico de paso entre los principales itinerarios de la Red de Interés General del Estado, cuyas deficiencias se concentran en la SE-30. Se plantea un enlace con el nuevo Acceso Norte a Sevilla.
- Prolongación del Nuevo Acceso Norte.
Del que falta por ejecutar el tramo comprendido entre la carretera SE-117 y su extremo norte, en prolongación al ya ejecutado.
- Plataforma Reservada para Transporte Público.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 100/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

Trazado de la Plataforma Reservada a Transporte Público incluido en el Proyecto de la Autovía SE-40, Tramo: Enlace Acceso Norte – Enlace A-4 (Córdoba), que se proyecta por el margen oeste de la carretera A-8009, y que atraviesa los terrenos del Área Logística de Majarabique de norte a sur.

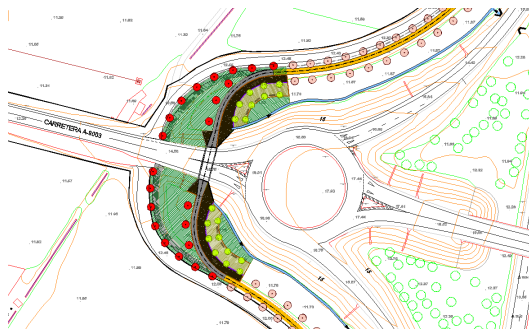
1.11.3.2 Infraestructuras ferroviarias.

En cuanto a las infraestructuras de comunicación ferroviarias actualmente se encuentra en fase de proyecto el trazado de Alta Velocidad Sevilla-Huelva, cuyo enlace con el sistema de Alta Velocidad existente Madrid-Sevilla afecta en una pequeña franja de terreno, en el límite sureste del ámbito.

1.11.3.3 Carril bici.

Además de lo expuesto, entre las vías de comunicación futuras hemos de reseñar el Proyecto Carril bici de Sevilla a La Rinconada elaborado para la modificación del trazado actual incorporando un paso inferior a su paso por la carretera A-8003.

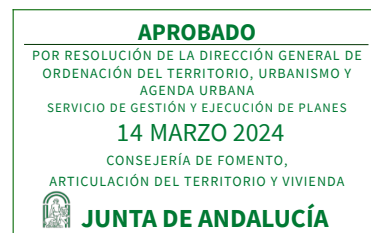
En la actualidad ya existe un carril bici que discurre en paralelo entre la A-8009 y la Vía Pecuaria Cordel de Brenes-Cantillana, con una anchura de 4,00 m en todo su recorrido.



Situación Actual Proyecto "Carril Bici de Sevilla a La Rinconada"

1.12 Tráfico y movilidad.

Respecto a la red de carreteras existentes, los datos de los que se dispone son los incluidos en el Plan de aforos de la **Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía desde el año 2005 hasta el año 2016**, en su Mapa de Tráfico de la Provincia de Sevilla. Se reproduce a continuación la parte correspondiente al área norte Metropolitana de Sevilla en el entorno de Majarabique en el año 2016.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 101/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

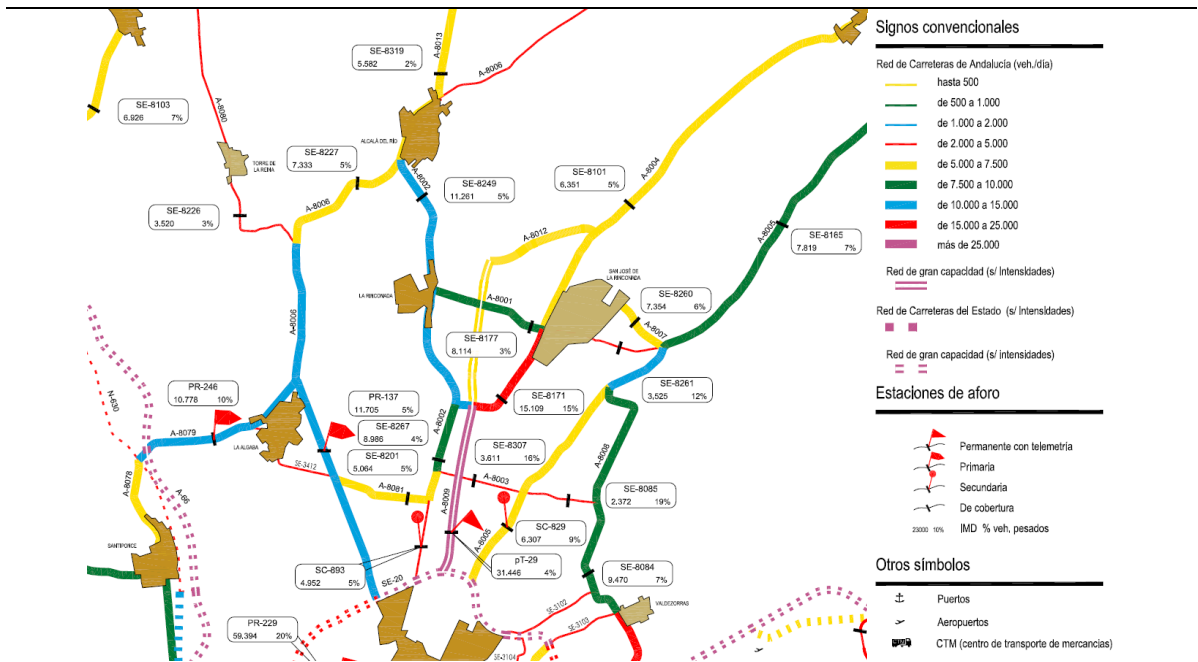


Fig. 27.- Mapa de tráfico de la provincia de Sevilla. Fuente: Plan de Aforos 2016.

En el “Estudio de Tráfico del Centro de Transporte de Mercancías de Majarabique (Sevilla)” realizado por Consultora Alomon S.L en mayo de 2019, se estudian con más detalle los datos de tráfico en el entorno próximo del ámbito de actuación. Estos datos se recogen en el esquema adjunto, correspondientes a la intensidad media diaria en tronco y movimientos de la red en el año 2019.

Se ha estimado el tráfico generado por el Área Logística, en el citado estudio se habla de un total de 5.256 vehículos pesados diarios y 11.109 vehículos ligeros. Principalmente estos tráficos utilizarán las carreteras A-8002 y A-8003 en su conexión con el principal eje de conexión norte-sur, Nuevo Acceso Norte a Sevilla (A-8009) y, a su vez, en su conexión con las proyectadas SE-35 y SE-40, que serán las que canalicen la mayor parte de ellos.

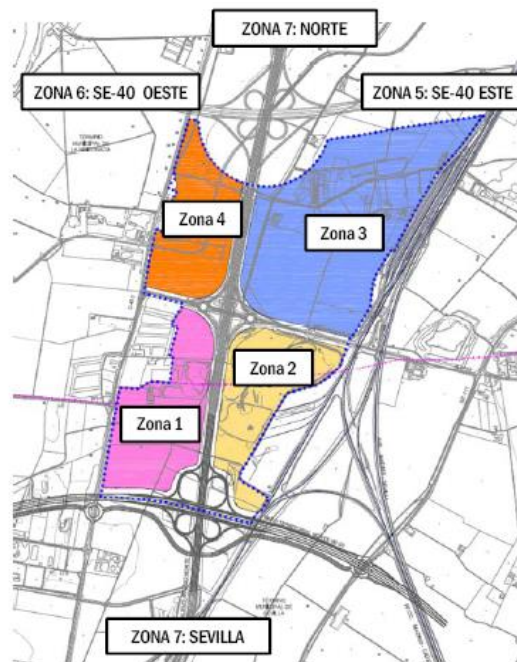
APROBADO
 POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y AGENDA URBANA
 SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES
14 MARZO 2024
 CONSEJERÍA DE FOMENTO,
 ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA
JUNTA DE ANDALUCÍA

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 102/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJKAYY927XJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



Fig. 28.- Tráfico en el viario existente Estimado para el Año 2019 Fuente: Estudio de Tráfico.

Para el estudio de los movimientos de los tráficos se han establecido las siguientes zonas:



APROBADO
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y
AGENDA URBANA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES
14 MARZO 2024
CONSEJERÍA DE FOMENTO,
ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA
JUNTA DE ANDALUCÍA

Fig. 29.- Zonas identificadas en el Estudio de Tráfico. Fuente: Estudio de Tráfico.

El resultado de los viajes en un día medio se incluye en la siguiente matriz, donde se distribuyen por tipo de vehículo (ligero o pesado) de los viajes generados/atraídos por cada Área Funcional del Área Logística (zonas interiores) con destino o provenientes de las zonas exteriores consideradas.

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 103/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJDDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

		AF_1		AF_2		AF_3		AF_4		SE-40 ESTE		SE-40 OESTE		NORTE		SEVILLA		TOTAL	
		L	P	L	P	L	P	L	P	L	P	L	P	L	P	L	P	L	P
AF_1	L	0								705		711		260		617		2.294	
	P		0								217		170		0		387		774
AF_2	L			0						290		293		107		254		944	
	P				0						326		256		0		582		1.164
AF_3	L					0				2056		2073		759		1799		6.688	
	P						0				689		542		0		1231		2.462
AF_4	L						0			364		367		134		318		1.184	
	P							0			240		188		0		428		856
SE-40 ESTE	L	705		290		2056		364		0								3.416	
	P		217		326		689		240		0								1.472
SE-40 OESTE	L	711		293		2073		367				0						3.443	
	P		170		256		542		188			0							1.156
NORTE	L	260		107		759		134					0					1.261	
	P		0		0		0		0				0						0
SEVILLA	L	617		254		1799		318							0			2.988	
	P		387		582		1231		428						0				2.628
																		22.217	
																			10.512

Fig. 30.- Zonas identificadas en el Estudio de Tráfico. Fuente: Estudio de Tráfico.

Para estimar los valores del tráfico diario que circulará por el área de estudio en el año 2030, puesto que el crecimiento promedio anual en los puntos de aforo analizados es negativo en la mayoría de los casos, se utilizaron las estimaciones de crecimiento anual del tráfico establecidas en la Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre, por la que se aprueba la Instrucción sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento.

Período	Incremento anual acumulativo del tráfico pasante (%)
2010 - 2012	1,08
2013 - 2016	1,12
2017 en adelante	1,44

Sumando los tráficos obtenidos para el tráfico pasante a los generados por el Centro de Transporte de Mercancía (CTM), se obtuvo el siguiente reparto de flujos:



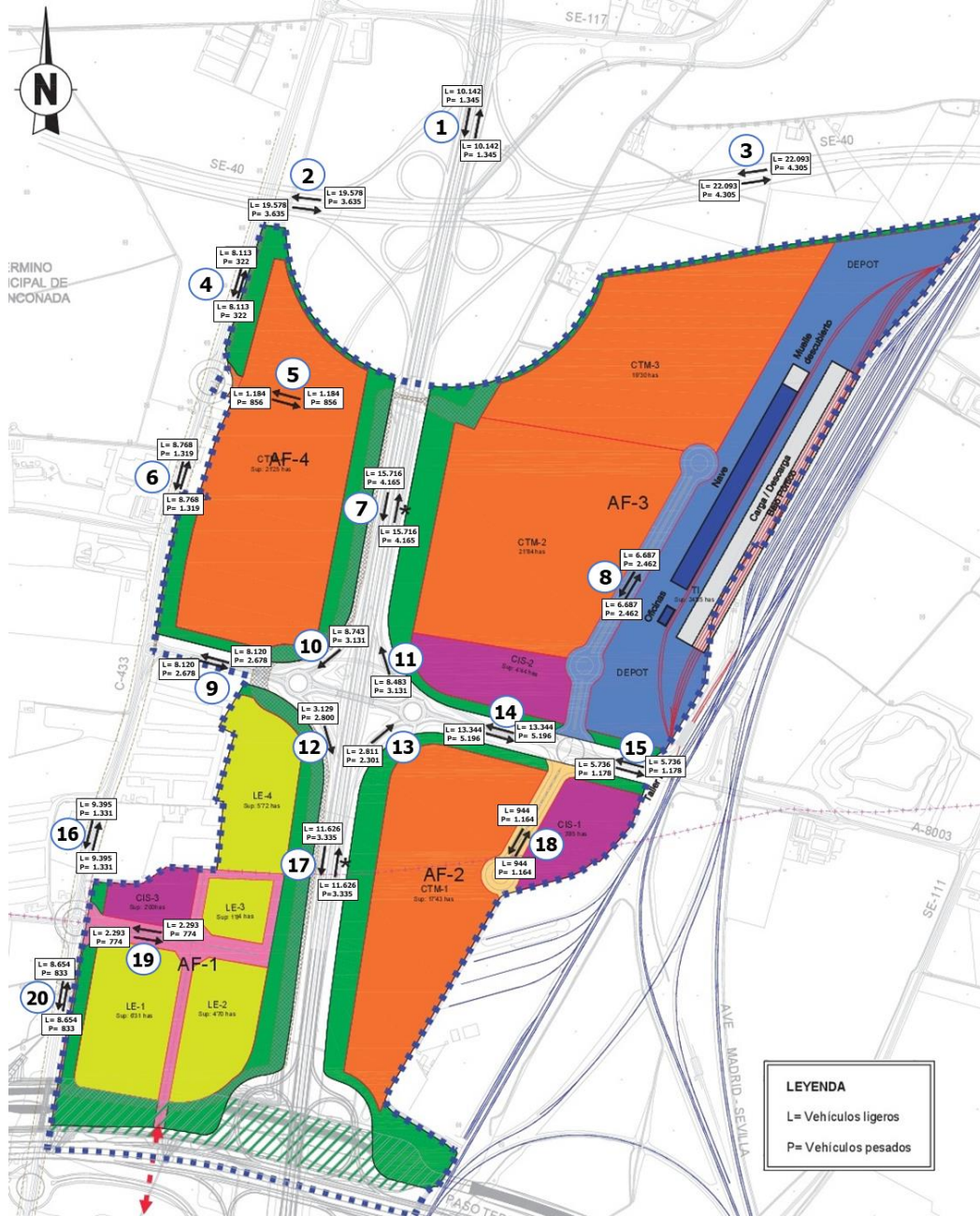


Fig. 31.- Tráfico Pasante+CTM para el año 2030. Fuente: Elaboración Propia.

Con estos repartos de flujo, se evaluó el nivel de servicio en las rotondas que mayor tráfico soportarán para comprobar si estas serían capaces de soportar el tráfico generado.

APROBADO
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y AGENDA URBANA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES
14 MARZO 2024
CONSEJERÍA DE FOMENTO,
ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA
JUNTA DE ANDALUCÍA

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 105/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAYY927XJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

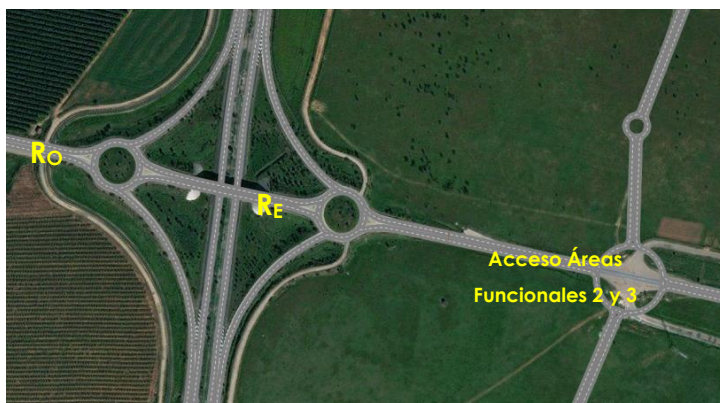


Fig. 32.- Rotondas Objetivo del Estudio. Fuente: Elaboración Propia.

En la siguiente tabla se muestran los principales resultados obtenidos para dichas rotondas, en el "Estudio de Tráfico del Centro de Transporte de Mercancías de Majarabique (Sevilla)"

Zona	Nº vehículos	Retraso promedio (s)	Nº paradas promedio	Nivel de servicio
Rotonda Oeste	2.439	3,57	0,03	LOS A
Rotonda Este	3.171	14,98	0,44	LOS B
Acceso AF 2 y 3	3.648	13,40	0,50	LOS B

En vista de estos resultados se concluye que el viario previsto es en general suficiente para absorber y canalizar adecuadamente los flujos de tráfico vinculados al área logística.

En el trámite de audiencia a las administraciones afectadas tras la aprobación inicial del Plan Especial, la Demarcación de Carretera del Estado de Andalucía Occidental emitió con fecha 11 de agosto de 2020 informe desfavorable. En este informe se señala que el Estudio de Tráfico realizado por la consultora Alomon en 2019 no estudia la posible afección a los niveles de servicio de la carretera SE-20 y al enlace de esta ronda con la carretera A-8009, que en la actualidad presenta problemas de congestión en hora punta.

Atendiendo al informe de la Demarcación de Carreteras, a finales de 2020 la Agencia Pública de Puertos de Andalucía contrató a la empresa redactora del anterior estudio de tráfico, ALOMON S.L., una actualización del mismo. Con este trabajo quedó constatada la afección al nivel de servicio del enlace actual de la SE-20 con la A-8009 del proyecto de Majarabique.

A la vista de estos resultados la Demarcación de Carreteras planteó la necesidad realizar las siguientes acciones:

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 106/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

- Realizar un nuevo trabajo de campo que recoja la situación posterior a la pandemia y un estudio de tráfico, centrado en el nudo de la SE-20, que plantee las medidas correctoras más adecuadas para mejorar el nivel de servicio de este enlace.
- Incluir en el Proyecto de Urbanización los proyectos de ejecución de todas las medidas correctoras necesarias para mejorar el nivel de servicio del enlace, de forma que éstas se ejecuten con el desarrollo de la 1ª fase.

En respuesta al requerimiento de la Demarcación de Carreteras la Agencia Pública de Puertos de Andalucía encargó a la empresa BEPEFA INGENIERÍA la realización de un **nuevo estudio de tráfico**.

Este estudio, incluido como Anejo del Plan Especial, plantea una serie de actuaciones en el enlace actual de la SE-20 con la A-8009 que mejoran su capacidad, de forma que pueda absorber el incremento de tráfico que se produzca como consecuencia de la entrada en servicio del área logística.

Estas actuaciones, se incluyen entre las actuaciones a realizar para la ejecución de la UE-1 del Plan Especial, y deberán acometerse en paralelo a las obras correspondientes a la urbanización del sector y demás sistemas generales.

Por otra parte, El 2 de junio de 2020 la Dirección General de Movilidad emitió informe al Documento de Aprobación Inicial del Plan Especial de Ordenación del Área Logística de Interés Autonómico de Majarabique. En dicho informe se señala que, dado que la actuación se encuentra dentro del ámbito del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla, se determina la necesidad de realizar un Plan de Movilidad en el Área Logística de Majarabique.

La redacción de este Plan de Movilidad de adjudicó a la empresa ESTUDIO 7 SOLUCIONES INTEGRALES S.L. en 2021 y se incluye como Anejo de este nuevo documento del Plan Especial.

1.13 Infraestructuras de servicios urbanos.

Las redes de infraestructuras que se reseñan a continuación se recogen gráficamente en el plano de información I8.- *Redes existentes*.

1.13.1 Red de abastecimiento de agua potable.

En la zona de actuación existe una arteria de alimentación de fibrocemento de diámetro 500 mm que discurre paralela a la carretera A-8002 (Sevilla – La Rinconada – Alcalá del Río). Esta conducción conecta, desde la zona de la dársena del Guadalquivir, junto al Parque de San Jerónimo, el Segundo Cinturón de distribución de Sevilla (diámetro 800 mm) con los depósitos de La Rinconada.

La zona de actuación está también atravesada de este a oeste por un tramo de tubería de fundición dúctil de diámetro 300 mm y que discurre paralela a la carretera A-8003. Esta tubería se encuentra actualmente sin conexión a la red y fuera de servicio. Fue proyectada como parte

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 107/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJKAYY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

de la futura red de abastecimiento al P.I. del Gordillo, pero hoy en día se encuentra paralizado. Su trazado original continuaba hasta el depósito del Entronque.

Como ampliaciones previstas, el Plan General de Ordenación Urbana de Sevilla contempla la realización de una Tercera Cintura de suministro de Sevilla (que discurrirá paralela a la SE-35), concretamente el tramo Isla de la Cartuja – Ronda Supernorte (cruce de la línea FFCC AVE).

Otras previsiones incluidas en la delimitación del ámbito son dos tuberías paralelas a la A-8002, una de ellas conectará la Segunda Cintura de suministro con La Rinconada y la segunda abastecerá a Alcalá del Río con una presión más elevada correspondiente a la Tercera Cintura de suministro.

1.13.2 Red de saneamiento.

El área está afectada por un colector que cruza el ámbito transversalmente de norte a sur. Es un colector general perteneciente a EMASESA de polietileno reticulado con fibra de vidrio que sigue la traza paralela la vía pecuaria del Cordel de Brenes-Cantillana. Este colector presenta un diámetro de 600 mm y discurre en presión hasta la zona del enlace. A partir de este punto sigue por gravedad con diámetro 700 mm. El origen de este colector general se sitúa, aguas arriba, junto a la carretera A-8003, en una cámara de rotura de carga donde acometen las redes de impulsión que proceden de San José - La Rinconada y desde el núcleo de El Gordillo.

A este colector acomete otro colector de diámetro 250 mm de fundición dúctil que discurre paralelo a la A-8003.

Este colector es relativamente reciente, puesto en servicio en diciembre de 2000, y en su dimensionamiento se han tenido en cuenta los crecimientos residenciales correspondientes a la unión física de La Rinconada y San José de La Rinconada.

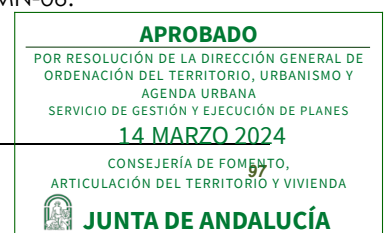
Las aguas vierten al sur en la Estación Depuradora de Aguas Residuales (EDAR) de San Jerónimo, situada junto a la SE-20 en el extremo norte de la ciudad de Sevilla.

Como ampliaciones previstas, el PGOU de Sevilla contempla el Emisario General Norte desde la prolongación de la ronda urbana Norte hasta la EDAR Norte. Esta ampliación deberá ser financiada simultáneamente por los sectores SUS-DMN-05, SUS-DMN-06, SNS-DMN-03, SNS-DMN-02 y SUO-DMN-01. Los dos primeros sectores ya han sido desarrollados.

El PGOU de Sevilla también tiene previsto el desvío de los arroyos Ranillas y Miraflores por la zona sur del ámbito de actuación.

Existe así mismo la previsión de un punto de alivio a este encauzamiento en el extremo oeste del ámbito, y en la margen derecha del encauzamiento, que aliviaría los vertidos del Centro de Transportes de Mercancías, así como de los sectores SUS-DMN-01 y SUS-DMN-06.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 108/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

1.13.3 Red de suministro y distribución de energía eléctrica.

La compañía suministradora en la zona de actuación es Sevillana - Endesa.

El ámbito de actuación se encuentra atravesado por diferentes líneas aéreas de Alta Tensión de 66 KV y 132 KV. La zona central de los suelos es cruzada por dos tendidos de alta tensión aéreos, de doble circuito, con una tensión nominal de 132 KV, que interconectan las subestaciones transformadoras de Empalme (en Sevilla), Alcalá del Río, Cantillana, Alcores (Sevilla) y Santiponce. La primera pareja cruza en sentido oeste-sudeste interconectando las subestaciones de Santiponce y Alcores, y la segunda, discurre paralela a la plataforma del ferrocarril Madrid-Sevilla, adentrándose en el casco urbano de Sevilla para acometer a la subestación Empalme, en San Jerónimo.

Por otra parte, existe una derivación en alta tensión 66 kv, en dirección aproximada norte-sur, que discurre cerca del límite occidental del ámbito, desde la subestación Empalme hasta conectar en punta con dos subestaciones transformadoras, la primera, situada en la estación de mercancías de Majarabique y, la segunda, derivación que llega hasta la subestación de Alcalá del Río.

El PGOU de Sevilla tiene previsto la construcción de una nueva subestación en el sector SUNS-DMN-01 Nudo Logístico Norte (situado al sur de la actuación) denominada Nudo Logístico.

1.13.4 Red de abastecimiento de gas.

Junto a la carretera A-8009 discurre una red de gas natural de alta presión tipo "A" de 12" de diámetro. Esta canalización subterránea acomete a la azucarera existente en San José de La Rinconada y recorre en paralelo a la traza del Cordel de Brenes-Cantillana.

Cruza el ámbito de norte a sur, manteniéndose paralela a la carretera A-8009 por su margen derecha hasta la parte sureste del ámbito en el que cruza de forma transversal el ámbito bordeando las instalaciones ferroviarias existentes hasta la línea ferroviaria, manteniéndose paralela a ella a partir de este punto.

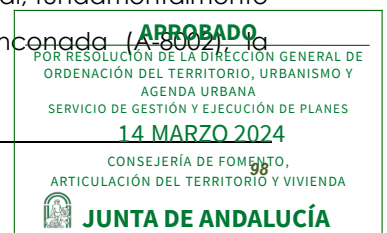
Al sur de la actuación existe una red en la zona del Parque empresarial Nueva Torneo en el rango MPA-1500. La distancia aproximada de esta red al límite del ámbito es de 2.000 m.

Existe también al norte de la actuación, a una distancia aproximada de 1.200 m, una red proyectada de media presión B.

1.13.5 Telecomunicaciones.

Las centrales de telecomunicaciones de la capital se interconectan con las de la zona norte de Sevilla a través de canalizaciones y tendidos aéreos que discurren en general aprovechando el trazado de las carreteras secundarias del ámbito municipal; fundamentalmente la carretera Sevilla-Brenes (A-8006), la carretera comarcal Sevilla-La Rinconada (A-8002) y la

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 109/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

carretera A-8001 (San José de La Rinconada – La Rinconada) y la carretera A-8002 (La Rinconada – Alcalá del Río).

1.14 Estructura de la propiedad del suelo.

El plano 16.- *Catastral* identifica tanto las parcelas correspondientes a la delimitación del ámbito, como las correspondientes a los Sistemas Generales Adscritos y las conexiones exteriores de redes de servicio necesarias para el desarrollo del Área Logística.

La superficie a expropiar será concretada en el Expediente de Expropiación. Además, en el caso de la superficie afectada por las conexiones exteriores necesarias para el desarrollo del Área Logística, la superficie a expropiar será definida por el proyecto técnico correspondiente.

En este sentido, mediante Resolución de 15 de febrero de 2010, de la Delegación Provincial de Sevilla, por la que se anuncia el expediente de expropiación forzosa por el procedimiento de tasación conjunta con motivo de la obra "*Ampliación del Centro de Transportes de Mercancías de Interés Autonómico de Sevilla en la zona de Majarabique, 1ª fase*", una parte significativa de los terrenos pasó a ser propiedad de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía.

1.15 Valoración y diagnóstico de la problemática territorial y urbana.

Con la Declaración de Actuación de Interés Autonómico del Área de Majarabique y la aprobación de su correspondiente Proyecto de Actuación, se avala el desarrollo de esta área fortaleciendo la planificación territorial y municipal existente con anterioridad que ya la identificaba como el lugar más adecuado para el desarrollo del "Nodo Logístico Norte".

El ámbito del Plan Especial se trata en una gran parte de terrenos llanos con escasa pendiente, inferior al 2 %, que proporcionan un lugar apto a las características y condicionantes requeridos para este tipo de instalaciones. Además, se trata de terrenos de cultivo, ya antropizados por tanto, que han perdido la vegetación natural original.

Las preexistencias y construcciones existentes no proporcionan un condicionante relevante al desarrollo del Área Logística siendo construcciones escasas y ligadas fundamentalmente a los terrenos de cultivo.

La inundabilidad de los terrenos puede quedar resuelta con el establecimiento de una cota igual o superior por la urbanización de la actuación a la cota de inundabilidad de 12,40 metros.

Las servidumbres y afecciones de las infraestructuras de comunicación no representan un condicionante relevante a la ordenación ya que su delimitación se ha ajustado a éstas en el perímetro de la actuación y en sus márgenes que quedan interiores a la delimitación se podrán establecer espacios libres y zonas verdes en compatibilidad con éstas, y según lo establecido en el Plan Funcional y el Proyecto de Actuación.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 110/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

El Proyecto de Actuación ha propuesto la modificación del trazado de la Vía Pecuaría Cordel de Brenes por el margen oeste de la carretera A-8009 y su clasificación como Suelo No Urbanizable de Especial Protección. Este nuevo trazado recorre de norte a sur el margen oeste de la carretera A-8009, sumándose al eje que supone esta infraestructura y sin condicionar, por tanto, la ordenación interior de cada una de las Áreas Funcionales en que se estructura el ámbito del Plan Especial.

No obstante, con la ordenación pormenorizada introducida por este documento para aprobación provisional del Plan Especial, no resulta necesario un cambio de trazado alternativo del Cordel de Brenes para poder iniciar las obras de urbanización de las unidades de ejecución.

De igual forma el Proyecto de Actuación ha propuesto la modificación del trazado del cauce del arroyo Cimbrenño, como Sistema General de Infraestructuras, para no condicionar la funcionalidad y la ordenación interior del Área Logística, proponiendo ésta por el borde norte de la actuación, ligado a un corredor medioambiental.

La disposición de algunas redes de infraestructuras y servicios urbanos condicionan o hacen necesario su traslado o modificación, para una mejor adaptación de la ordenación. Las infraestructuras más condicionantes son los tendidos eléctricos aéreos de Alta Tensión, que cruzan el ámbito de este a oeste, el colector de aguas residuales existente al sur (en el Área Funcional 1) que llega hasta la EDAR de San Jerónimo y el gasoducto que recorre el borde oeste de las Áreas Funcionales 2 y 3.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 111/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJKAYY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

2. MEMORIA JUSTIFICATIVA Y DE ORDENACIÓN



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 112/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

2.1 Objetivos del Plan Especial.

2.1.1 Objetivos Estratégicos.

Se plantean los siguientes **Objetivos Estratégicos** para el desarrollo del Área Logística de Interés Autonómico de Majarabique en concordancia con los definidos por el Proyecto de Actuación:

- Constitución en el "Nodo Logístico Norte" de una gran área logística intermodal, en respuesta a los diferentes documentos de planificación que durante años han señalado esta localización como estratégica, configurando, junto a la Zona de Actividades Logísticas del Puerto de Sevilla, al Sur, y el actual CTM de Sevilla, al Este, una oferta de suelo logístico territorialmente equilibrada.
- Conexión exterior de la actuación con las grandes infraestructuras de transporte de la Red Transeuropea, aprovechando las buenas comunicaciones viarias y ferroviarias existentes y proyectadas.
- Máximo aprovechamiento de las capacidades del Área, con potencial para el desarrollo de intermodalidad ferroviaria, como uno de sus factores diferenciadores. La zona intermodal de Majarabique, adyacente a las actuales instalaciones de Adif, permitirá en el futuro el traslado de las actuales instalaciones de "La Negrilla".
- Diseño de un espacio cualificado y avanzado para todo tipo de actividades relacionadas con la cadena de suministro y la distribución de mercancías, poniendo a disposición de las empresas del sector una oferta competitiva y de calidad de suelo, instalaciones y servicios especializados.

2.1.2 Objetivos y criterios generales de intervención.

Para el diseño de la ordenación del Área Logística se han establecido los siguientes **Objetivos y Criterios Generales**:

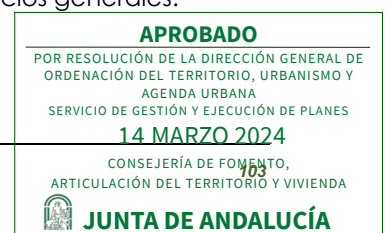
- **Máxima accesibilidad e integración territorial**, aprovechando las buenas capacidades de accesibilidad viaria desde la red territorial de infraestructuras de comunicación existentes y proyectadas.
- **Establecimiento de una ordenación configurada bajo un sistema jerárquico que acompaña a las prioridades de desarrollo del ámbito:**
 - Accesos y conexiones exteriores.
 - Áreas Funcionales.
 - Sistema viario estructurante y redes generales de servicios.
 - Parques de Actividad.
 - Localización de los Centros de Servicios del Área Logística.
 - Ordenación interior de cada Área Funcional.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 113/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

- Dada su fragmentación por las infraestructuras viarias territoriales que lo atraviesan, **se definen cuatro ámbitos**, que pueden desarrollarse de manera autónoma desde los accesos viarios, todas dedicadas al desarrollo de actividades logísticas, incluyendo en una de ellas la terminal intermodal.
- Búsqueda de una **máxima flexibilidad de la ordenación**, desarrollable por fases. Se ha pretendido establecer una ordenación desde tres ópticas a la vez:
 - Una ordenación dotada de flexibilidad para ajustarse a los requerimientos exigidos por los usuarios finales para la ubicación de actividades concretas.
 - Un marco de desarrollo flexible en el tiempo, con posibilidad de ir estableciendo fases y etapas en función de las demandas existentes en cada momento.
 - Una ordenación flexible en cuanto a los usos establecidos.
- Una ordenación flexible a desarrollar mediante **Parques de Actividad**:
 - Se define como unidad básica de ordenación el Parque de Actividad, elemento flexible de desarrollo, subdivisible en diferentes ordenaciones interiores y con capacidad de funcionamiento autónomo y facilidad para adaptarse a los diferentes usos para los que se emplee.
 - Los Parques de Actividad se ha dividido de forma optativa por el viario complementario que será susceptible de modificación para su menor adecuación a los usos que se pretenden implantar. Estos módulos operacionales, organizados como diferentes áreas para usos mixtos o especializados, pueden tener un amplio rango de superficies, en torno a las 2 ó 20 ha, a definir de forma equilibrada según el conjunto o las relaciones con piezas existentes.
 - Los Parques de Actividad se han dividido de forma optativa por el viario complementario que será susceptible de modificación para su mejor adecuación a los usos que se pretendan implantar.
- Aprovechamiento racional: La ordenación propuesta intenta coordinar unos niveles de aprovechamiento que aseguren la viabilidad de la actuación y la capacidad del área como generador de desarrollo del entorno con el respeto al medio físico en el que se sitúa.
- Funcionalidad: adecuación de la ordenación a la funcionalidad específica de cada uno de los Parques de Actividad que componen la ordenación del Plan Especial (condiciones de accesibilidad, dimensiones y forma, especialización, etc.); orientadas funcionalmente a los criterios de usos establecidos para cada uno de ellos.
- Definición de un Viario Estructurante o Básico que permita desarrollar y modular toda la actuación con la mínima inversión, dotando de accesibilidad a los diferentes Parques de Actividad propuestos y que, además, permita albergar las redes de servicios generales.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 114/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

- Los Sistemas Estructurantes y las Infraestructuras deberán adaptarse a las fases de desarrollo de la actuación, permitiendo poner en servicio los diferentes Parques de Actividad de forma autónoma.
- **Establecimiento de una ordenación interior optativa de cada uno de los Parques de Actividad, definidos por un viario complementario optativo**, que permita ser desarrollada de forma directa total o parcial.
- **Se ha establecido un sistema de desarrollo basado en un foco inicial de actividad**, localizado en torno al acceso desde la carretera A-8003, desde el cual pueden ir desarrollándose en fases y etapas sucesivas el resto de suelos.
- **Integración en el medio natural:** Integración de los valores naturales del ámbito y su entorno en la ordenación propuesta creando un Sistema de Espacios Libres ligado a las infraestructuras de comunicación existentes, a modo de "pantallas verdes" de protección y la integración del trazado de las vías pecuarias existentes.

2.2 Adecuación a las determinaciones del planeamiento superior de aplicación.

2.2.1 Adecuación a las determinaciones urbanísticas del Proyecto de Actuación.

El Plan Especial asume las determinaciones urbanísticas de Ordenación Estructural que estableció el Proyecto de Actuación y se limita a establecer la ordenación pormenorizada correspondiente a sus atribuciones como planeamiento de desarrollo. En consecuencia, de ello, el Plan Especial asume:

- La clasificación del suelo, asumiendo como Suelo Urbanizable Sectorizado las cuatro Áreas Funcionales y como Suelo No Urbanizable de Especial Protección los suelos destinados a los cambios de trazado de la vía pecuaria y del arroyo Cimbrenño.
- La sectorización, abordando como veremos la ordenación pormenorizada de las cuatro Áreas Funcionales que integran un único sector.
- Los sistemas generales viarios (existentes, previstos y propuestos), ferroviarios, viapecuarios y de todo tipo de infraestructuras.
- El uso global Centro de Transporte de Mercancías propuestos, así como el índice de edificabilidad de 0,35 m²/m².
- La delimitación geométrica de la única Área de Reparto, así como el cálculo del aprovechamiento medio que derivan de dicha configuración y del techo edificable previsto para todo el sector.

Asimismo, el Plan Especial atiende a los requisitos de la Ley 5/2001 recogidos en el Proyecto de Actuación, y precisa desde el punto de vista cualitativo y cuantitativo los suelos demaniales de carácter público, integrados por los Centros Integrados de Servicios y la Terminal Intermodal, y los suelos patrimoniales de titularidad pública o privada, las parcelas logísticas.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 115/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJKAYY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

Finalmente, dentro de las atribuciones que le son propias como instrumento de planeamiento de desarrollo, el Plan Especial establecerá sus propias previsiones de programación y gestión de la ordenación.

2.2.2 Adecuación a las determinaciones ambientales del Proyecto de Actuación.

El condicionado ambiental de la Declaración Ambiental Estratégica del Proyecto de Actuación establece una serie de Medidas Correctoras Genéricas y Específicas que son asumidas por el Plan Especial como determinaciones de obligado cumplimiento incorporándolas en sus Normas Urbanísticas para su ejecución en el Proyecto de Urbanización. No obstante, hemos de detenernos en las siguientes Medidas Correctoras Genéricas:

2.2.2.1 Programa de Gestión del Agua.

El Plan Especial establecerá medidas para fomentar el ahorro y el uso eficiente del recurso agua, articulando medidas para evitar la contaminación de las aguas subterráneas y minimizando el impacto sobre su recarga natural mediante la incorporación de pavimentos drenantes y áreas libres.

Estas medidas se describen en el apartado 2.3.7.1 *Abastecimiento de agua potable*.

2.2.2.2 Eficiencia energética y energías renovables.

Respecto a la Adecuación Ecológica, el Plan Especial se marca los siguientes objetivos de ahorro energético y producción de energía limpia:

- El Proyecto de Urbanización implantará el alumbrado público con medidas de ahorro energético.
- Los proyectos constructivos atenderán a las premisas del Código Técnico de la Edificación (CTE), e incorporarán asimismo en sus cubiertas placas fotovoltaicas para cubrir al menos el consumo eléctrico de sus instalaciones de alumbrado. Asimismo, se recomienda que todos los proyectos constructivos adopten los criterios propios de la arquitectura bioclimática, a fin de reducir su consumo energético.

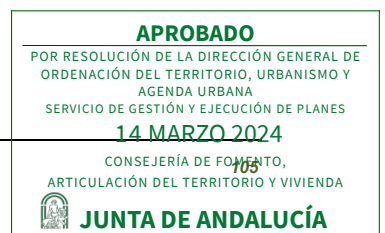
Estas medidas se han trasladado a las Normas Urbanísticas.

2.2.2.3 Riesgos tecnológicos.

El órgano gestor del Área Logística requerirá a las empresas dedicadas a la gestión de mercancías peligrosas la elaboración de un Plan de Emergencia de Transporte y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas al objeto de garantizar la respuesta más adecuada ante un posible accidente. Dicho Plan de Emergencia habrá de contar con todos los informes y dictámenes favorables por parte de los organismos competentes antes del inicio de la actividad.

Esta medida se ha trasladado a las Normas Urbanísticas.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 116/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

2.2.3 Las determinaciones del Plan Especial.

Los objetivos, criterios y demás determinaciones del presente Plan Especial se adecuan a las determinaciones del Proyecto de Actuación en los términos que se recogen a continuación.

2.2.3.1 Determinaciones de obligado cumplimiento.

Como indicamos en el apartado 2.2.1 *Adecuación a las determinaciones urbanísticas del Proyecto de Actuación*, el Plan Especial asume todas las determinaciones de Ordenación Estructural proporcionadas por el Proyecto de Actuación, en tanto que son determinaciones de obligado cumplimiento.

No obstante, el Plan Especial ha tenido que realizar un ajuste en el trazado propuesto para el encauzamiento del arroyo Cimbrenño, para mejorar sus condiciones hidráulicas, el cual ha supuesto un ligero aumento de la superficie reservada a tal fin, y en consecuencia del Suelo No Urbanizable de Especial Protección, reduciendo al mismo tiempo la superficie del Área Funcional 4 y por tanto la superficie del Suelo Urbanizable Sectorizado, que pasa a ser 161,89 ha.

Tal y como se recoge en el informe de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir (CHG), de fecha 12 de febrero de 2013, las obras de encauzamiento, motas de defensa, puentes y pasarelas u otras modificaciones necesarias para acometer el ajuste de trazado y encauzamiento del arroyo Cimbrenño requerirán proyecto suscrito por técnico competente, y deberán tramitarse en base al artículo 126 del Reglamento de Dominio Público Hidráulico. Todas las obras comprendidas en el arroyo Cimbrenño, deberán ser autorizadas explícitamente por la CHG.

En cuanto al resto de determinaciones de Ordenación Estructural, el Plan Especial se mantiene la configuración como un único sector, además de asumir los sistemas generales viarios (existentes, previstos y propuestos), ferroviarios, viapecuarios y de todo tipo de infraestructuras vinculadas a su desarrollo.

Respecto al cambio de trazado de la vía pecuaria propuesto por el Proyecto de Actuación, de acuerdo con el Reglamento de Vías Pecuarias de Andalucía, los trámites de clasificación y deslinde son operaciones previas que deben estar resueltas antes de iniciar el expediente correspondiente. A este respecto la Declaración Ambiental Estratégica sobre el Proyecto de Actuación condiciona la resolución aprobatoria del cambio de trazado propuesto a que se cumplan las especificaciones indicadas en la Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de revisión del PGOU de Sevilla, emitida con fecha 31 de enero de 2006, y a la Declaración de Impacto Ambiental sobre el PGOU de La Rinconada, emitida con fecha 15 de marzo de 2007. Especificaciones no cumplidas en la fecha de redacción del presente documento.

En consecuencia, la situación de partida del Plan Especial es que el deslinde de la vía pecuaria en el T.M de Sevilla todavía no se ha realizado, y que el deslinde en el Rinconada aprobado en 2008 (BOJA nº55 de 10 de diciembre) caducó en 2014, debiendo iniciar

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 117/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJKAYY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

de nuevo el expediente. En esta situación resulta imposible iniciar el procedimiento para el cambio de trazado de la vía pecuaria propuesto por el Proyecto de Actuación.

Para resolver esta situación, que impediría la ejecución de la actuación en el plazo demandado y poder dar respuesta a los objetivos estratégicos y de interés público perseguidos por el Proyecto de Actuación, el documento para aprobación provisional del Plan Especial incorpora una leve modificación de la ordenación pormenorizada para evitar la afección a la vía pecuaria, de forma que sea posible la materialización de las unidades de ejecución definidas sin que sea necesaria la alteración de su trazado, expediente que se podrá iniciar una vez se apruebe el deslinde en ambos términos municipales.

Se mantiene, en cualquier caso, la reserva de superficie prevista en el Proyecto de Actuación para el desvío, en el momento en que sea viable, de la vía pecuaria.

Asimismo, se pormenoriza el uso global Centro de Transporte de Mercancías propuesto por el Proyecto de Actuación, y se distribuye el techo edificable que proporciona el índice de edificabilidad de 0,35 m²/m².

En consecuencia, también se respeta la delimitación geométrica de la única Área de Reparto, así como el cálculo del aprovechamiento medio que derivan de dicha configuración y del techo edificable previsto para todo el sector.

2.2.3.2 Directrices.

El Plan Especial, mantiene la localización y dimensiones de las zonas demaniales de carácter dotacional, esto es, la Terminal Intermodal y los Centros Integrados de Servicios. También se han mantenido las localizaciones de los espacios libres previstas por el Proyecto de Actuación, aledañas a las principales vías de comunicación.

Desde el punto de vista cuantitativo, las citadas zonas demaniales y espacios libres atienden a las dotaciones previstas por la Ley 5/2001, que en su artículo 16.3 las cuantifica en unos mínimos del 15 % y del 10 % de la superficie del ámbito, excluido viarios.

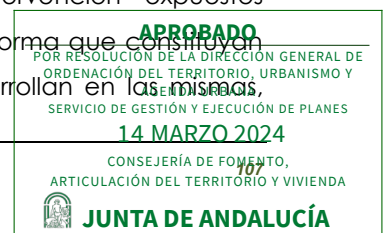
Respecto de la red viaria, el Plan Especial precisa y define su configuración, estableciendo una clara jerarquía de la red viaria de distribución interior para su mejor adecuación funcional.

2.3 Ordenación Propuesta

El presente Plan Especial se redacta en desarrollo de las determinaciones del Proyecto de Actuación estableciendo la ordenación detallada del suelo urbanizable sectorizado y de los sistemas generales vinculados a su desarrollo.

De acuerdo con los objetivos generales y criterios de intervención expuestos anteriormente se ha optado por una ordenación de las distintas áreas de forma que consistan en unidades funcionales y respondan a las distintas actividades que se desarrollan en las mismas.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 118/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

mediante una adecuada relación con la estructura urbana y atendiendo a su adecuada inserción ambiental.

A continuación, abordamos el análisis de la ordenación pormenorizada propuesta a partir de los siguientes apartados:

- Esquema director
- Ordenación viaria
- Áreas de normativa y usos globales
- Dotaciones y espacios libres
- Ordenación pormenorizada
- Infraestructuras de servicios

2.3.1 Esquema Director.

Se entiende por Esquema Director de ordenación el conjunto de elementos básicos que definen la estructura funcional del Área Logística y sus conexiones con el exterior.

El Esquema Director se fundamenta y desarrolla el Proyecto de Actuación aprobado, para configurar una ordenación del conjunto en la que se enmarcan coherentemente las ordenaciones detalladas de las cuatro Áreas Funcionales (AF en la figura adjunta) en que los ejes de comunicación viaria territoriales (el Acceso Norte a Sevilla, A-8009, y la carretera A-8003) dividen el ámbito el Área Logística.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 119/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

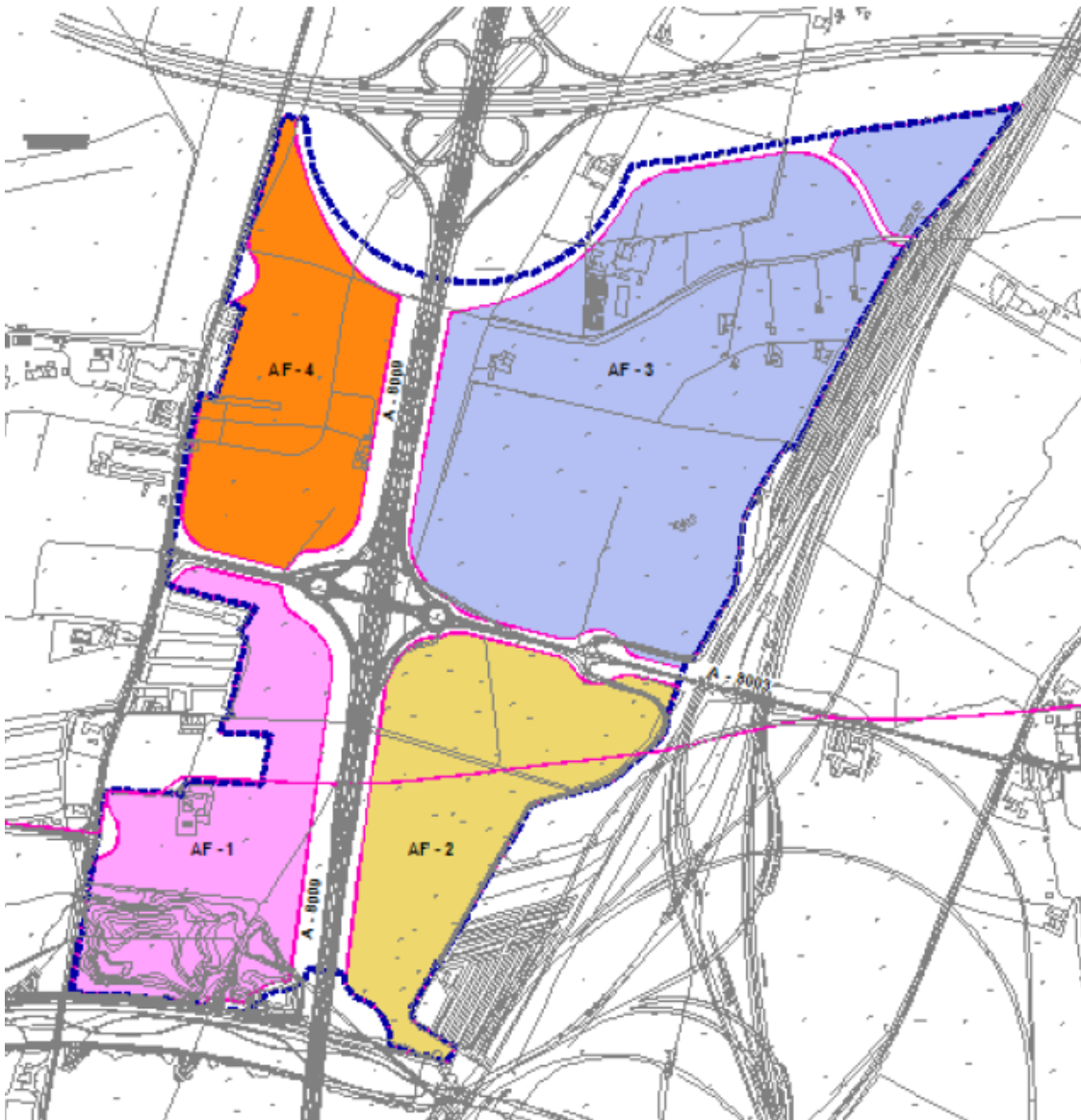



Fig. 33.- Estructura del ámbito en cuatro Áreas Funcionales.

Los elementos básicos de la ordenación propuestos por el Plan Especial son los siguientes:

- Accesos a las Áreas Funcionales desde la carretera A-8003 para las Áreas Funcionales 2 y 3, y desde la carretera A-8002 para las Áreas Funcionales 1 y 4.
- Estructura viaria interior organizada de forma jerárquica desde estos puntos de acceso para cada una de las Áreas Funcionales.
- Estructura interna de las cuatro Áreas Funcionales, organizadas para el desarrollo de los siguientes usos:
 - Centro de Transportes de Mercancías.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.

APROBADO
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y
AGENDA URBANA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES
14 MARZO 2024
CONSEJERÍA DE FOMENTO,
ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA
 **JUNTA DE ANDALUCÍA**

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 120/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJKAYY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

- Terminal Intermodal.
- Centro Integrado de Servicios.
- Ordenación mallada y reticulada de máxima flexibilidad para una máxima optimización de los espacios y que garantice múltiples opciones de modularidad y desarrollo interior de cada Parque de Actividad en respuesta a las necesidades de mercado.
- Localización vinculante de los espacios destinados demaniales de carácter dotacional, esto es, la Terminal Intermodal en la franja situada junto a la línea ferroviaria con capacidad adecuada para tal fin, y los espacios destinados a dotaciones de Centros Integrados de Servicios, que se localizan junto a los accesos, de las Áreas Funcionales 1, 2 y 3.
- Disposición de los espacios libres junto a las infraestructuras de comunicación viaria, en continuidad con el trazado modificado de la vía pecuaria Cordel de Brenes y en conexión con la modificación del cauce del Arroyo Cimbrenño, formando bandas verdes perimetrales en las Áreas Funcionales.

Resultado del Esquema Director, resultan las siguientes superficies generales de la ordenación propuesta:

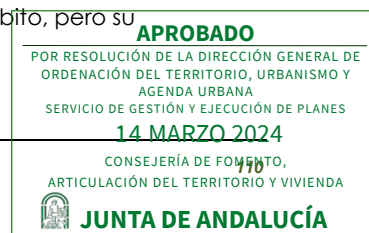
SUPERFICIES GENERALES	m ²	%
Sistemas Generales incluidos en el ámbito del Plan Especial		
Varios (*)	196.407,04	10,17
Plataforma Reservada para Transporte Público	24.160,22	1,25
Carril Bici	5.586,70	0,29
Subtotal Sistemas Generales	226.153,96	11,71
Suelo no urbanizable de Especial Protección		
Vía Pecuaria "Cordel de Brenes"	41.103,02	2,13
Encauzamiento arroyo Cimbrenño	45.882,53	2,37
Subtotal SNU-EP	86.985,55	4,50
Áreas Funcionales		
Área Funcional - 1	277.623,64	14,37
Área Funcional - 2 (**)	299.986,33	15,53
Área Funcional - 3	779.708,25	40,36
Área Funcional - 4	261.595,67	13,54
Subtotal Áreas Funcionales	1.618.913,90	83,79
TOTAL ÁMBITO DEL PLAN ESPECIAL	1.932.053,41	100,00

(*) Dentro de esta superficie se consideran incluidas las superficies asignadas al desdoble de la A-8003 y de la A-8009, correspondiendo el resto de la misma al actual trazado de las citadas vías y sus áreas funcionales.

(**) Se han corregido las erratas en las mediciones de superficie detectadas en el documento aprobado inicialmente.

Por su parte, tanto la reserva para el desdoble de la A-8002 (94.703 m²) como la conexión ferroviaria de la Terminal Intermodal (16.077 m²), se encuentran fuera del ámbito, pero su ejecución está adscrita a la programación prevista.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 121/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

2.3.2 Ordenación viaria.

2.3.2.1 Accesos.

Por tratarse de un área compleja y con cuatro Áreas Funcionales diferenciadas y separadas por las redes de infraestructuras viarias existentes, se requiere la generación de varios accesos, a cuyos efectos se han establecido:

- **Acceso 1** desde la carretera A-8002, dando acceso al Área Funcional 1.

Además, se desarrolla un acceso complementario a esta Área Funcional, posibilitando una entrada independiente a cada término municipal. Este acceso complementario se sitúa junto a la glorieta de conexión entre las carreteras A-8002 y A-8003. La entrada al Área Funcional se produce como prolongación de la vía de servicio existente en el margen este de la carretera A-8002 y la salida se diseña con un ramal hacia la carretera A-8003.

- **Acceso 2**, desde la carretera A-8003, para acceder a las Áreas Funcionales 2 y 3.

Con esta nueva intersección desde la carretera A-8003 se consigue además del acceso a las citadas Áreas Funcionales, una conexión directa con la carretera A-8009, el Nuevo Acceso Norte a Sevilla.

Provisionalmente, hasta que se desarrolle la zona intermodal, este Acceso 2 conectará con el vial de acceso a las actuales instalaciones de Adif en Majarabique, con las características necesarias para asegurar el tránsito de vehículos pesados y articulados.

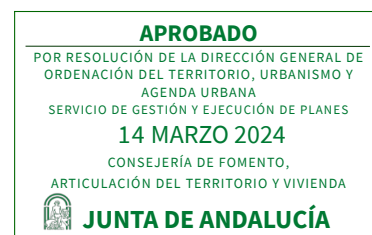
- **Acceso 3** desde la carretera A-8002, para acceder al Área Funcional 4, situada en la zona noroeste del ámbito.

2.3.2.2 Estructura viaria interior.

El viario interior de las Áreas Funcionales se jerarquiza en dos niveles: un primer nivel, para establecer el sistema viario estructurante o básico que se considera vinculante y un segundo nivel, para el viario interior complementario con carácter optativo que estructura interiormente cada uno de los Parques de Actividad.

- **Viaro estructurante:** Apoyándose en los accesos propuestos, la estructura urbana propuesta se articula a partir de estos ejes estructurantes, dotando de accesibilidad a cada uno de los Áreas Funcionales del siguiente modo:

- Para el **Área Funcional 1** se desarrolla un eje viario de dirección este-oeste desde el Acceso 1, para el cual se ha previsto un diseño de su sección transversal denominado Viario Estructurante Tipo E-1, como vemos en la imagen adjunta:



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 122/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

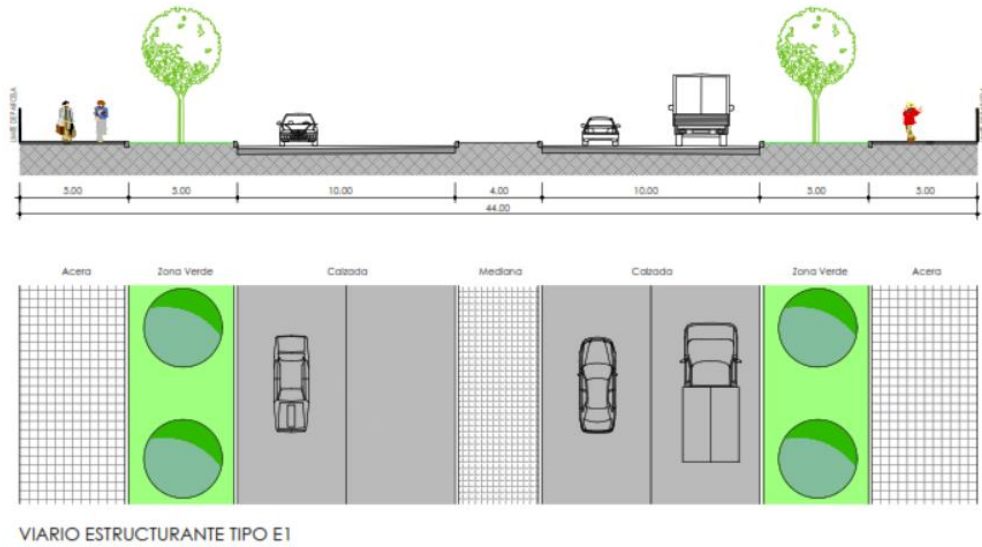
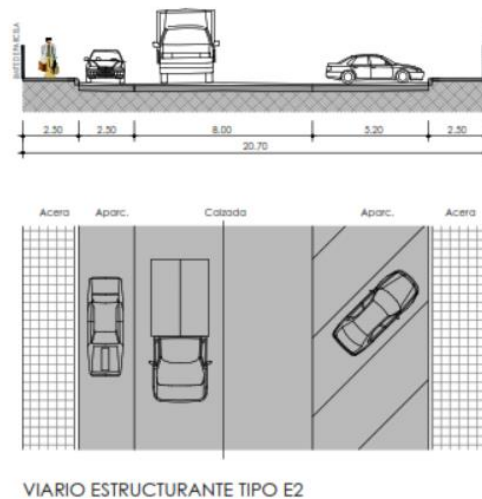


Fig. 34.- Sección transversal Vialio Estructurante Tipo E1. Fuente: Elaboración Propia.

A partir de este eje, se diseña un viario que bordea el perímetro del Área Funcional 1 hacia el norte, hasta llegar al acceso complementario ubicado en los terrenos del municipio de La Rinconada que habilita el acceso a las manzanas en contacto con los desarrollos ya existentes de los polígonos industriales NACOISA y Majarabique.

Este segundo eje se ha previsto con una sección transversal que denominamos Vialio Estructurante Tipo E-2:



APROBADO
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y AGENDA URBANA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES
14 MARZO 2024
CONSEJERÍA DE FOMENTO,
ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA
JUNTA DE ANDALUCÍA

Fig. 35.- Sección transversal Vialio Estructurante Tipo E2. Fuente: Elaboración Propia.

- Para las **Áreas Funcionales 2 y 3** se dispone de un eje con dirección norte-sur para el cual también se ha previsto una sección transversal correspondiente al Vialio Estructurante

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 123/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

Tipo E-1. En el AF-3 se prevé un anillo cuya sección será la correspondiente a la sección transversal Viario Estructurante Tipo E-2, y desde la glorieta GI-3 hacia el sur del AF-2 la sección correspondiente al viario estructurante E-3.

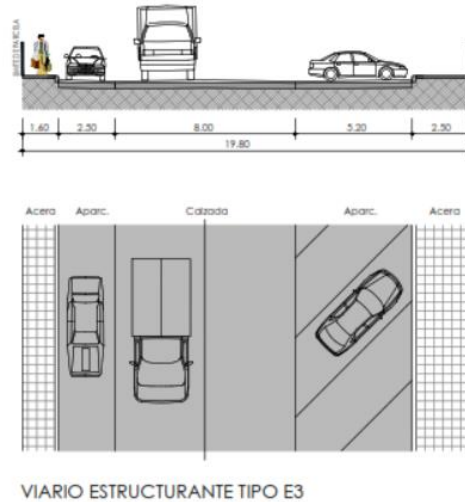


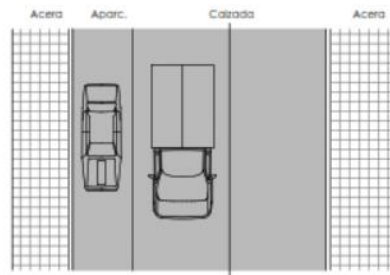
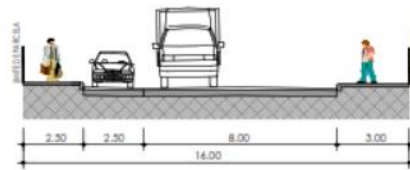
Fig. 36.- Sección transversal Viario Estructurante Tipo E3. Fuente: Elaboración Propia.

Este viario estructurante del Área Funcional 3, entre la glorieta GI-2 y la GI-3 deberá permitir el acceso rodado a las instalaciones ferroviarias de Adif en Majarabique, asegurando el tránsito de vehículos pesados y articulados

- El **Área Funcional 4** se desarrolla a partir de un eje de dirección este-oeste de sección transversal Viario Estructurante Tipo E-1, el cual tienen continuidad con dos ramales de Viario Estructurante Tipo E-2, ambos en sentido norte-sur, para cerrar el anillo estructurante con un tramo de Viario Estructurante Tipo E-4.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 124/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

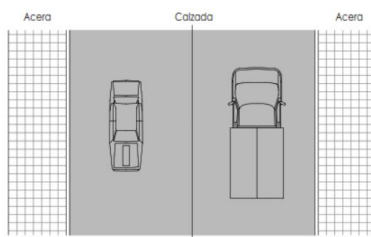
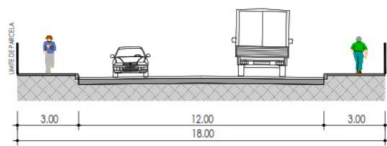


VIARIO ESTRUCTURANTE TIPO E4

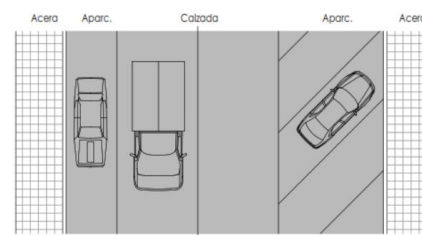
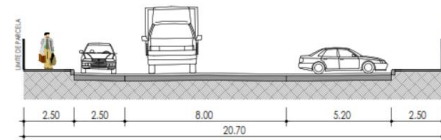
APROBADO
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y
AGENDA URBANA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES
14 MARZO 2024
CONSEJERÍA DE FOMENTO,
ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA
 **JUNTA DE ANDALUCÍA**

Fig. 37.- Sección transversal Viario Estructurante Tipo E4. Fuente: Elaboración Propia.

- **Viario complementario (Optativo):** Desde los tipos de viarios estructurantes indicados, se establecen, con carácter optativo, una serie de viarios complementarios para cada Área Funcional. Estas vías responden a las secciones transversales denominadas Viario Complementario Tipo C-1, que recorre todas las Áreas Funcionales, y Viario Complementario Tipo C-2, ubicado sólo en el Área Funcional 2. Responden a las siguientes secciones transversales:



VIARIO COMPLEMENTARIO TIPO C1



VIARIO COMPLEMENTARIO TIPO C2

Fig. 38.- Sección transversal Viarios Complementarios Tipos C1 y C2. Fuente: Elaboración Propia.

El viario complementario sólo contendrá las canalizaciones necesarias para acometer la conexión de las edificaciones a las que vayan a dar servicio con las redes de infraestructuras básicas

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 125/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

ejecutadas en el viario estructurante, sin que estas canalizaciones supongan una extensión de estas redes. Por consiguiente, la definición de estos viarios de carácter optativo en el Plan Especial se limita a las alineaciones y rasantes, no siendo necesario definir las infraestructuras necesarias para su puesta en carga.

Consecuencia de lo expuesto, el cuadro siguiente resume las superficies del viario interior anteriormente definido:

SUPERFICIES DE LA RED VIARIA INTERIOR (m ²)			
Área Funcional	Viaro estructurante	Viaro complementario	Total
Área Funcional - 1	34.695,64	12.581,51	47.277,15
Área Funcional - 2	25.826,77	33.774,58	59.601,35
Área Funcional - 3	58.386,84	40.878,50	99.265,34
Área Funcional - 4	35.954,56	20.352,19	56.306,75
TOTAL	154.863,80	107.586,79	262.450,59

2.3.2.3 Aparcamientos.

A fin de dotar de la máxima funcionalidad y mejorar la fluidez del tráfico, no se permite el aparcamiento en el Viario Estructurante Tipo E-1. Sin embargo, sí está permitido el aparcamiento de vehículos ligeros en el Viario Estructurante Tipo E-2, E-3 y E-4, así como en el Viario Complementario Tipo C-2, consecuencia de lo cual tenemos la siguiente dotación de plazas de aparcamiento para vehículos ligeros asociadas al viario:

Área Funcional	Nº plazas
Área Funcional - 1	338
Área Funcional - 2	277
Área Funcional - 3	453
Área Funcional - 4	352
TOTAL	1.420

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 29 del Decreto 293/1009, de 7 de julio, por el que se aprueba el reglamento que regula las normas de accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía, se reservará una plaza por cada cuarenta para personas con movilidad reducida.

2.3.3 Áreas de normativa y usos globales.

La normativa del Plan Especial se organiza mediante la división de su ámbito en las siguientes Áreas de Normativa, en correspondencia a las determinaciones del Proyecto de Actuación, cuya caracterización pasamos a describir a continuación:

- Logístico.
- Terminal Intermodal.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 126/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

- Centro Integrado de Servicios.

2.3.3.1 Logístico.

En esta área las parcelas están destinadas a edificaciones para el desarrollo de todo tipo de actividades logísticas vinculadas a la cadena de suministro, en el sentido más amplio de la palabra, incluyendo almacenaje y distribución de mercancías, aquellas actividades de valor añadido propias del subsistema logístico de producción (montaje de componentes, envasado, acabado etc) y las vinculadas a centros logísticos del sector de la distribución comercial.

Las actividades que corresponden a esta zona, la tipología de la edificación, su volumetría específica y las condiciones que la regulan se definen en la normativa.

2.3.3.2 Terminal Intermodal.

La Terminal Intermodal (TI) es el área destinada al intercambio modal ferroviario-carretera. Esta zona, junto a las actuales instalaciones ferroviarias de Adif, configurarán en un futuro el centro logístico ferroviario de Majarabique, sobre la base del *Proyecto Funcional para la remodelación del Centro Logístico de Sevilla-Majarabique* elaborado por Adif y la Agencia Pública de Puertos de Andalucía en 2013.

Por este motivo no es posible la disposición de bandas ajardinadas en este frente que establece el PGOU de La Rinconada, lo que haría inviable el desarrollo del proyecto.

Por su singularidad y especificidades, el diseño funcional de la TI, así como la ejecución de la obra civil e instalaciones necesarias para su puesta en servicio, corresponden a la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, y serán objeto de un proyecto independiente del proyecto de obras de urbanización, una vez se concrete el Plan de Explotación de la TI y el marco de colaboración con Adif, sobre la base del antedicho *Proyecto Funcional*.

2.3.3.3 Centro Integrado de Servicios.

El área del Centro Integrado de Servicios (CIS) es donde se concentrarán los servicios a las empresas, personas y vehículos del Área Logística, así como otros servicios especializados para las empresas del sector del transporte y la logística, los transportistas y sus vehículos, de manera que sus edificaciones serán aisladas y adecuadas a su uso específico.

Esta zona puede albergar un edificio administrativo-comercial, una estación de servicio para el suministro de combustible, aparcamiento de vehículos pesados, o naves de talleres y servicios a los vehículos.

Se prevé que el aparcamiento de vehículos pesados pueda albergar tanto vehículos pesados convencionales como instalaciones de seguridad para el almacenamiento temporal de vehículos especializados en el transporte de mercancías peligrosas. Esta área de mercancías peligrosas contará con distintas zonas, separadas por tipo de sustancia según el reglamento para la recogida y con sistemas de detección de fugas, sistemas antincendios y depuradora para la recogida y

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 127/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

tratamiento de vertidos accidentales. Reunirá asimismo servicios especializados para este tipo de transporte, como el de lavado de cisternas.

2.3.3.4 Asignación de aprovechamientos.

Dentro de sus atribuciones como planeamiento de desarrollo, el Plan Especial configura las zonas destinadas a usos logísticos, que abarcan las manzanas identificadas con la denominación de Centro de Transportes de Mercancías-CTM, una vez asumidas la localización y dimensiones de las zonas demaniales de carácter dotacional, esto es, la Terminal Intermodal y los Centros Integrados de Servicios, conforme a los requerimientos de la Ley 5/2001.

De acuerdo con lo establecido en el Proyecto de Actuación, el diseño de estas zonas requiere la asignación de una edificabilidad generadora de unos aprovechamientos, de entre los cuales, tienen la consideración de aprovechamientos lucrativos los asignados a las zonas de carácter patrimonial, esto es, las zonas de uso logístico, y aprovechamientos no lucrativos, y por tanto no computables, aquellos otros asignados a las zonas de carácter demanial dotacional:

APROVECHAMIENTOS LUCRATIVOS			
Zonas	Superficie (m ²)	Edificabilidad (m ² /m ²)	Techo edificable (m ²)
Centro de Transporte de Mercancías	710.342,36	0,75	532.756,77
TOTAL	710.342,36		532.756,77

APROVECHAMIENTOS NO LUCRATIVOS			
Zonas	Superficie (m ²)	Edificabilidad (m ² /m ²)	Techo edificable (m ²)
Centro Integrado de Servicios	104.435,30	0,85	88.770,01
Terminal Intermodal	251.066,15	0,25	62.766,54
TOTAL	355.501,45		151.536,54

2.3.4 Espacios libres.

Los espacios libres o zonas verdes se han diseñado evitando que resulten espacios residuales, aislados y fragmentados. Su disposición se ha realizado mediante una estructura coherente y estableciendo continuidades con el entorno. Dentro de las funciones específicas dominan la de espacios representativos y de imagen sobre las áreas de descanso o zonas lúdicas, de escasa utilización en un área logística, por ello se han situado en zonas perimetrales como espacios de transición hacia las grandes infraestructuras de comunicaciones e integrándolas con las reservas para el nuevo trazado de la vía pecuaria y el arroyo Cumbreño que sin duda ayudarán a la configuración de una mayor calidad paisajística del conjunto.

El cauce del arroyo Cumbreño, para el que se modifica su trazado junto al límite norte de la actuación, dispone para ello un corredor verde medioambiental. A este espacio se suma una franja verde de 30 metros de anchura potenciando el carácter de corredor medioambiental.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 128/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

Con esta estrategia, las superficies destinadas a espacios libres alcanzan una extensión superficial de 245.500,05 m², lo cual supone el 15 % de la superficie del suelo urbanizable sectorizado, distribuidos de la forma siguiente:

ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES (m ²)			
Área Funcional	Computable	No computable	Total
Área Funcional - 1	67.163,81	1.863,65	69.027,46
Área Funcional - 2	46.319,67	1.665,96	47.985,63
Área Funcional - 3	66.828,39	1.753,66	68.582,05
Área Funcional - 4	59.904,90	0,00	59.904,90
TOTAL	240.216,78	5.283,27	245.500,05

2.3.5 Ordenación pormenorizada.

El Plan Especial contiene una ordenación detallada reflejada en las hojas del plano de ordenación denominado O1.- *Estructura urbana propuesta*, el cual contiene una serie de determinaciones consideradas vinculantes derivadas del Proyecto de Actuación.

En lo que, a ubicación de elementos vinculantes, el plano O2.- *Red viaria y espacios libres* refleja claramente los viales de carácter estructural y los considerados complementarios o de carácter optativo. Asimismo, este plano resalta la ubicación de las áreas libres en el entorno del arroyo Cimbrenño y en el resto del perímetro de todas las Áreas Funcionales, mejorando de este modo la integración paisajística del Plan Especial. Asimismo, la ordenación propuesta atiende a la ubicación vinculante de la Terminal Intermodal o las parcelas para los Centros Integrados y de Servicios.

En suma, la estructura urbana proyectada se realiza para responder a la necesidad de crear grandes manzanas que permitan la implantación de grandes operadores del transporte, si bien, y con objeto de agilizar el proceso de ocupación de las distintas Áreas Funcionales, contiene una ordenación detallada "optativa" que permitirá la apertura de una o varias de las calles que prevé para cubrir la posible demanda de implantación de pequeñas y medianas empresas sin necesidad de tramitar un Estudio de Detalle.

De esta manera, la apertura de cualesquiera de las calles previstas en la denominada ordenación optativa se podrá llevar a cabo mediante el correspondiente Proyecto de Obras Ordinarias de Urbanización, remitiéndonos a la legislación urbanística vigente en Andalucía para hacer posible la actividad de ejecución para las distintas posibilidades de ordenación proyectada. No obstante, la apertura de cualquier otra calle no prevista en el presente Plan Especial sí necesitará de la previa aprobación de un Estudio de Detalle, de conformidad con el objeto que estos instrumentos de planeamiento tienen conforme al artículo 15 de la LOUA.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 129/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

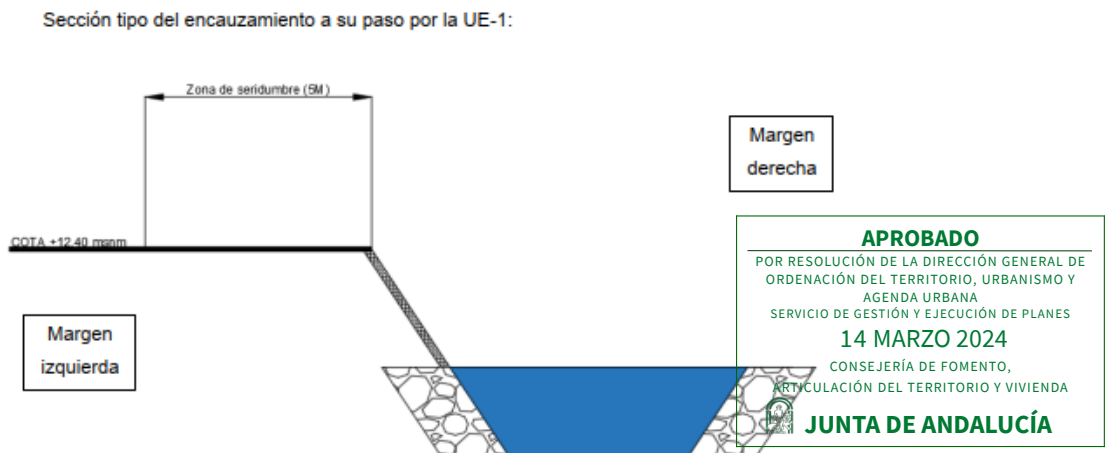
Es precisamente, esta necesidad de crear grandes manzanas para la implantación de grandes operadores de transporte, tendencia que se ha generalizado en los últimos años, la que ha llevado a modificar la ordenación pormenorizada del documento inicial cambiando el carácter estructurante del anillo definido en el AF-2 por el de viario de carácter optativo. Con este cambio se abre la posibilidad de poder ofrecer una parcela próxima a los 120.000 m².

El Proyecto de Actuación aprobado propuso la modificación del trazado del Arroyo Cimbrenño, que cruza el ámbito de Este a Oeste, para acomodarlo a una franja en paralelo al borde norte de la actuación, utilizando el paso actual del cauce bajo la carretera A-8009. El desvío de este cauce se acometerá en la Unidad de Ejecución 2.

El informe de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir al documento inicial señala que la UE-1 en su zona Noroeste no afecta al dominio público hidráulico del Arroyo Cimbrenño, pero sí a sus zonas asociadas.

Para evitar esta afección, el eje del viario colindante con el Arroyo Cimbrenño (Eje 3-3) se ha desplazado respecto la ordenación inicial aproximadamente cinco metros al sur, con la minoración correspondiente de la superficie de esta parcela CTM-3.2.

En la Unidad de Ejecución 1, para evitar la posible afección a los terrenos situados al norte, se realizará un acondicionamiento del cauce actual del arroyo, limpiando y mejorando su sección hidráulica según el siguiente esquema:



Esta medida correctora garantiza su funcionamiento, tal y como recoge el "ESTUDIO HIDROLÓGICO-HIDRÁULICO DE LA UNIDAD DE EJECUCIÓN 1 DEL ÁREA LOGÍSTICA DE MAJARABIQUE", finalizado en febrero de 2022, que se incluye en los anejos del Plan Especial.

Por lo que respecta a la vía pecuaria que atraviesa el ámbito de actuación, la ordenación pormenorizada definida en el Plan Especial evita la afección a la misma, de forma que la materialización de las unidades de ejecución no está condicionada por el cambio de trazado

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 130/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

planteado en el Proyecto de Actuación. Para ello, dentro de las Áreas Funcionales afectadas por el futuro deslinde del Cordel de Brenes a su paso por los T.M de Sevilla y La Rinconada, se ha reservado una franja de terreno sin ocupar con la anchura legal de 37,61 m. establecida en la Orden Ministerial por la que fue clasificada. Esta franja de terreno permite resolver el trámite de deslinde de dicha vía pecuaria según el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

La ordenación interior de las cuatro Áreas Funcionales se establece respetando esta reserva para el deslinde de la vía pecuaria por medio de manzanas con dimensiones adecuadas al establecimiento de naves modulares, estructuradas con viario interior con capacidad para la maniobra de vehículos pesados.

En los Parques de Actividad Dotacionales, esto es, en la Terminal Intermodal (TI) y en los Centros Integrados de Servicios (CIS) la ordenación interior se establece por medio de manzana única, sin ordenación interior detallada que en su caso podría llevarse a efecto mediante un proyecto completo y unitario de cada una de ellas, o mediante un Estudio de Detalle, si su desarrollo pretende llevarse a cabo de forma fraccionada.

La especialización de cada una de las dotaciones responde a las siguientes características específicas:

- La TI genera un área única con capacidad para el desarrollo de una terminal y sus instalaciones propias anejas (talleres, edificio de oficinas para su gestión y control, estacionamiento de vehículos ligeros de empleados, espacios de almacenamiento y/o reparación de contenedores, etc.) y de espacios asociados con capacidad para el desarrollo de otra serie de usos (naves intermodales, etc.) en paralelo a la anterior o en los extremos.

Está previsto su desarrollo entre la primera y segunda fases, disponiendo en ambos casos su acceso directamente desde el eje viario estructurante del Área Funcional 3.

- Los CIS tienen destinos diferenciados para cada uno de ellos:
 - El CIS-1 está destinado a albergar un Aparcamiento de Vehículos Pesados, pudiendo incorporar, en función de la demanda, una instalación especializada para el estacionamiento de vehículos con mercancías peligrosas.

En este último caso, el concesionario encargado del equipamiento y explotación de la instalación, que en base al título otorgado sobre suelo demanial por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía tendrá que diseñarse de acuerdo con la normativa vigente, deberá elaborar un Plan de Emergencia de Transporte y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas al objeto de garantizar la respuesta más adecuada ante un posible accidente. Dicho Plan deberá contar con la aprobación de las autoridades competentes antes del inicio de la actividad.

- El CIS-2 está orientado fundamentalmente a albergar la zona administrativa funcional con usos de oficinas e instalaciones de gestión del CTM, salas de reuniones, salas de

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.

APROBADO
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y
AGENDA URBANA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES
14 MARZO 2024
CONSEJERÍA DE FOMENTO,
ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA
 **JUNTA DE ANDALUCÍA**

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 131/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

Es copia auténtica de documento electrónico

formación, restauración (cafeterías-restaurantes), locales comerciales, aparcamientos de vehículos ligeros, Estación de Servicio, etc.

- El CIS-3 albergará los usos complementarios del Área Funcional 1, y se conservará e integrará el cortijo existente en esta zona reconvirtiendo y acondicionando su uso a los propios de esta área de servicios.

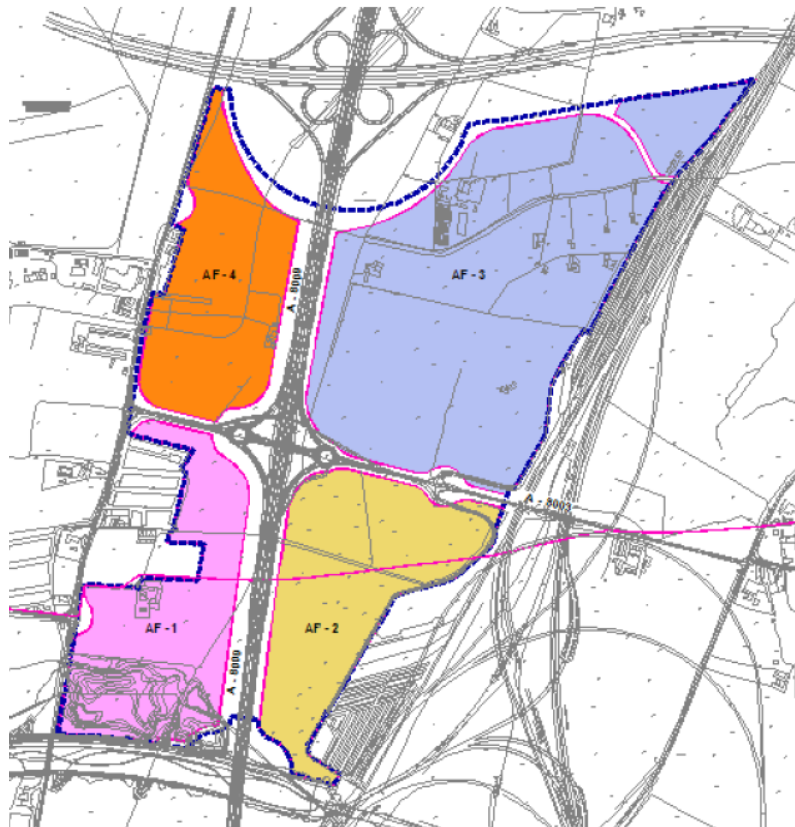


Fig. 39.- Estructura del ámbito en cuatro Áreas Funcionales.

Las principales magnitudes superficiales y condiciones establecidas en la ordenación pormenorizada se reflejan en los cuadros siguientes:



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 132/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

SUPERFICIES GENERALES DE LAS ÁREAS FUNCIONALES						
USOS	Etiqueta en planos	Superficie		% sobre AF		
		Manzana	Por uso	Manzana	Por uso	
Área Funcional - 1	Logístico	CTM 1.1	74.158,69	129.554,17	26,71	46,67
		CTM 1.2	16.658,81		6,00	
		CTM 1.3	8.805,68		3,17	
		CTM 1.4	29.930,98		10,78	
	Dotacional	CIS 3	17.917,96	17.917,96	6,45	6,45
	Espacios libres computables	ZV - 1.1	65.513,71	67.163,81	23,60	24,19
		ZV - 1.2	1.650,10		0,59	
	Espacios libres no computables	ZV - 1.3	208,90	1.863,65	0,08	0,67
		ZV - 1.4	1.654,75		0,60	
	Viario	Estructurante	34.695,64	47.277,15	12,50	17,03
		Complementario	12.581,51		4,53	
	Total suelo urbanizable sectorizado AF-1		263.776,75		95,01	95,01
Otros	Cordel de Brenes	13.846,90	13.846,90	4,99	4,99	
Total suelo AF-1		277.623,64		100,00	100,00	
Área Funcional - 2	Logístico	CTM 2.1	13.556,33	140.504,14	4,52	46,84
		CTM 2.2	14.576,73		4,86	
		CTM 2.3	18.522,15		6,17	
		CTM 2.4	21.634,45		7,21	
		CTM 2.5	36.855,94		12,29	
		CTM 2.6	35.358,54		11,79	
	Dotacional	CIS 1	42.719,44	42.719,44	14,24	14,24
	Servicios técnicos (*)	SE	8.067,85	8.067,85	2,69	2,69
	Espacios libres computables (*)	ZV - 2.1	46.319,67	46.319,67	15,44	15,44
	Espacios libres no computables	ZV - 2.2	1.665,96	1.665,96	0,56	0,56
	Viario (*)	Estructurante	25.826,77	59.601,35	8,61	19,87
		Complementario	33.774,58		11,26	
Total suelo urbanizable sectorizado AF-2		298.878,40		99,63	99,63	
Otros	Cordel de Brenes	1.107,93	1.107,93	0,37	0,37	
Total suelo AF-2		299.986,33		100,00	100,00	

(*) Se han corregido las erratas en las mediciones de superficie detectadas en el documento aprobado inicialmente.



SUPERFICIES GENERALES DE LAS ÁREAS FUNCIONALES						
USOS	Etiqueta en planos	Superficie		% sobre AF		
		Manzana	Por uso	Manzana	Por uso	
Área Funcional - 3	Logístico	CTM 3.1	31.964,72	294.900,03	4,10	37,82
		CTM 3.2	129.383,96		16,59	
		CTM 3.3	53.611,43		6,88	
		CTM 3.4	34.938,45		4,48	
		CTM 3.5	31.931,46		4,09	
		CTM 3.6	13.070,01		1,68	
	Dotacional	CIS 2	43.797,90	294.864,05	5,62	37,81
		TI	251.066,15		32,20	
	Espacios libres computables	ZV - 3.2	62.910,36	66.828,39	8,07	8,57
		ZV - 3.3	3.918,03		0,50	
	Espacios libres no computables	ZV - 3.1	1.753,66	1.753,66	0,22	0,22
	Viario (*)	Estructurante	58.386,84	99.265,34	7,49	12,73
		Complementario	40.878,50		5,24	
Total suelo urbanizable sectorizado AF-3		757.611,47		97,16	97,16	
Otros	Cordel de Brenes	22.177,65	22.177,65	2,84	2,84	
Total suelo AF-3		779.789,12		100,00	100,00	
Área Funcional - 4	Logístico	CTM 4.1	19.134,47	145.384,02	7,31	55,58
		CTM 4.2	26.808,98		10,25	
		CTM 4.3	26.720,08		10,21	
		CTM 4.4	25.656,08		9,81	
		CTM 4.5	23.587,14		9,02	
		CTM 4.6	23.477,27		8,97	
	Espacios libres computables	ZV - 4.1	59.904,90	59.904,90	22,90	22,90
	Viario	Estructurante	35.954,56	56.306,75	13,74	21,52
		Complementario	20.352,19		7,78	
	Total suelo urbanizable sectorizado AF-4		261.595,67		100,00	100,00
Total suelo AF-4		261.595,67		100,00	100,00	

(*) Se han corregido las erratas en las mediciones de superficie detectadas en el documento aprobado inicialmente.

Finalmente, las principales magnitudes a respetar por la edificación de cada una de las parcelas, lucrativas o no, son las siguientes:



Parametrización de la edificación en parcelas						
AF	Parcela	Superficie (m ²)	Techo edificable (m ²)	Índice edificabilidad (m ² /m ²)	Altura edificación (m)	Ocupación máxima (%)
AF - 1	CTM 1.1	74.158,69	55.619,02	0,75	15	70
	CTM 1.2	16.658,81	12.494,11	0,75	15	70
	CTM 1.3	8.805,68	6.604,26	0,75	15	70
	CTM 1.4	29.930,98	22.448,24	0,75	15	70
	Subtotal	129.554,17	97.165,63	-	-	-
AF - 2	CTM 2.1 (*)	13.556,33	10.167,25	0,75	15	70
	CTM 2.2	14.576,73	10.932,55	0,75	15	70
	CTM 2.3	18.522,15	13.891,61	0,75	15	70
	CTM 2.4	21.634,45	16.225,84	0,75	15	70
	CTM 2.5	36.855,94	27.641,96	0,75	15	70
	CTM 2.6 (*)	35.358,54	26.518,90	0,75	15	70
	Subtotal	140.504,14	105.378,10	-	-	-
AF - 3	CTM 3.1	31.964,72	23.973,54	0,75	15	70
	CTM 3.2 (*)	129.383,96	97.037,97	0,75	15	70
	CTM 3.3 (*)	53.611,43	40.208,58	0,75	15	70
	CTM 3.4	34.938,45	26.203,84	0,75	15	70
	CTM 3.5	31.931,46	23.948,59	0,75	15	70
	CTM 3.6	13.070,01	9.802,51	0,75	15	70
	Subtotal	294.900,03	221.175,02	-	-	-
AF - 4	CTM 4.1	19.134,47	14.350,85	0,75	15	70
	CTM 4.2	26.808,98	20.106,74	0,75	15	70
	CTM 4.3	26.720,08	20.040,06	0,75	15	70
	CTM 4.4	25.656,08	19.242,06	0,75	15	70
	CTM 4.5	23.587,14	17.690,36	0,75	15	70
	CTM 4.6	23.477,27	17.607,95	0,75	15	70
	Subtotal	145.384,02	109.038,02	-	-	-
TOTAL AFs	710.342,36	532.756,77	-	-	-	
CIS	CIS 1	42.719,44	36.311,52	0,85	25	60
	CIS 2	43.797,90	37.228,22	0,85	25	60
	CIS 3	17.917,96	2.687,69	0,15	25	60
	TOTAL CIS	104.435,30	76.227,43	-	-	-
FI	TI	251.066,15	62.766,54	0,25	15	40
	TOTAL TI	251.066,15	62.766,54	-	-	-

(*) Se han corregido las erratas en las mediciones de superficie detectadas en el documento aprobado inicialmente.



2.3.6 Unidades de ejecución.

El Plan Especial establece el desarrollo de todo el sector de suelo urbanizable ordenado mediante la división en tres Unidades de Ejecución, las cuales denominaremos UE-1, UE-2 y UE-3.



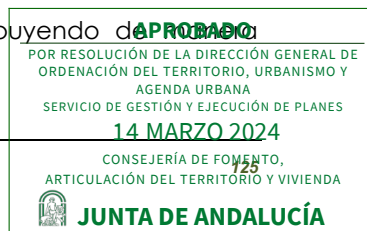
Fig. 40.- División en Unidades de Ejecución. Fuente: Elaboración propia.

Tal como establece el artículo 105 y siguientes de la LOUA, esta división se hace en aras de garantizar la viabilidad técnica y económica de la iniciativa, planteando un desarrollo progresivo que habilite la implantación de los usos lucrativos y no lucrativos, así como la puesta en carga de los sistemas generales viarios, ferroviarios, vías pecuarias y de infraestructura previstos, de manera escalonada.

El documento para aprobación provisional del Plan Especial incorpora una leve modificación de la ordenación pormenorizada del documento inicial para evitar la afección a la vía pecuaria, de forma que sea posible, cumpliendo con el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía, la materialización de las unidades de ejecución definidas sin que sea necesaria la alteración de su trazado,

Cabe resaltar que la reserva mínima para espacios libres que establece la Ley 5/2001 para el total del ámbito del área logística, un 10%, se cumple, contribuyendo de manera homogénea a la calidad paisajística del conjunto de la actuación.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 136/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJKAYY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

Por lo que respecta a las zonas dotacionales, se cumple con la reserva mínima que la Ley 5/2001 establece para el conjunto del área logística, un 15%, si bien se produce un desequilibrio entre las tres Unidades de Ejecución.

Esto se debe principalmente a la especificidad de localización y dimensiones de la Terminal Intermodal, que afecta especialmente a la UE-2.

No obstante, hay que tener en cuenta que estas dotaciones prestan servicio al conjunto del área logística, por lo que, si atenemos a su programación, la superficie total puesta en carga en cada momento, sí contará con estos porcentajes mínimos establecidos. Es decir, cuando entre en servicio la primera Unidad de Ejecución, la UE-1, esta contará con un 15% de suelo dotacional, cuando entre en servicio la UE-2, el total de la superficie puesta en servicio contará con un 51,64% de suelo dotacional, y cuando entre en servicio la UE-3, el conjunto del área logística contará con un 3,41% más. De esta forma se garantiza que desde la primera unidad de ejecución los usuarios del área logística cuenten con las dotaciones necesarias.

De igual forma, cuando entre en servicio la primera Unidad de Ejecución, la UE-1, contará con 10% de espacios libres, al entrar en servicio la UE-2 se elevará hasta un 11.42%, y con la UE-3 se obtendrá un 24,19%, garantizando los espacios libres necesarios.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 137/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

SUPERFICIES GENERALES DE LAS ÁREAS FUNCIONALES POR UNIDADES DE EJECUCIÓN							
UE	AF	USOS	Etiqueta en planos	Superficie		% sobre UE	
				Manzana	Por uso	Manzana	Por uso
UE 1	AF 2	Logístico	CTM 2.1	13.556,33	301.852,82	2,35	52,31
			CTM 2.2	14.576,73		2,53	
			CTM 2.3	18.522,15		3,21	
			CTM 2.4	21.634,45		3,75	
			CTM 2.5	36.855,94		6,39	
			CTM 2.6	35.358,54		6,13	
	AF 3		CTM 3.1	31.964,72	5,54		
			CTM 3.2	129.383,96	22,42		
	AF 2	Dotacional	CIS - 1	42.719,44	86.517,34	7,40	15,00
			CIS - 2	43.797,90		7,59	
			TI (*)	0,00		0,00	
	AF 2	Serv. Técnicos	SE	8.067,85	8.067,85	1,40	1,40
	AF 2	Zona verde computable	ZV - 2.1	46.319,67	57.653,67	8,03	10,00
			ZV - 3.2 (**)	11.334,01		1,96	
	AF 3	Zona verde no computable	ZV - 3.2 (**)	11.334,01			
	AF 2	Zona verde no computable	ZV - 2.2	1.665,96	1.665,96	0,29	0,29
AF 2	Viarío	Estructurante	25.826,77	121.312,43	4,48	21,02	
		Complementario	40.504,26		7,02		
		Estructurante (**)	48.252,34		8,36		
		Complementario (**)	6.729,06		1,17		
Total Suelo Urbanizable Sectorizado UE - 1				577.070,06	577.070,06	100,00	100,02

(*) La Ti se pondrá en servicio en la UE-2, si bien en la UE-1 se ejecutará la demolición de las construcciones existentes y el desbroce del terreno.

(**) El resto de estas parcelas del Área Funcional 3 se desarrollará en la UE 2.

UE 2		Logístico	CTM 3.3	53.611,43	133.551,35	11,03	27,47	
			CTM 3.4	34.938,45		7,19		
			CTM 3.5	31.931,46		6,57		
			CTM 3.6	13.070,01		2,69		
	AF 3	Dotacional	TI (*)	251.066,15	251.066,15	51,64	51,64	
			Zona verde computable	ZV - 3.2 (**)	51.576,36	55.494,39	10,61	11,42
				ZV - 3.3	3.918,03		0,81	
		Zona verde no computable	ZV - 3.1	1.753,66	1.753,66	0,36	0,36	
	Viarío		Estructurante (*)	10.134,50	44.283,94	2,08	9,11	
			Complementario (*)	34.149,44		7,02		
Total Suelo Urbanizable Sectorizado UE - 2				486.149,49	486.149,49	100,00	100,00	

(*) La ejecución de la UE 2 completa el desarrollo de estas parcelas iniciado con la UE 1.



SUPERFICIES GENERALES DE LAS ÁREAS FUNCIONALES POR UNIDADES DE EJECUCIÓN							
UE	CTM	USOS	Etiqueta en planos	Superficie		% sobre UE	
				Manzana	Por uso	Manzana	Por uso
UE 3	AF 1	Logístico	CTM 1.1	74.158,69	129.554,17	14,12	24,66
			CTM 1.2	16.658,81		3,17	
			CTM 1.3	8.805,68		1,68	
			CTM 1.4	29.930,98		5,70	
	AF 4		CTM 4.1	19.134,47	145.384,02	3,64	27,67
			CTM 4.2	26.808,98		5,10	
			CTM 4.3	26.720,08		5,09	
			CTM 4.4	25.656,08		4,88	
		CTM 4.5	23.587,14	4,49			
	AF 1	Dotacional	CIS - 3	17.917,96	17.917,96	3,41	3,41
	AF 1		Zona verde computable	ZV - 1.1	65.513,71	127.068,72	12,47
	AF 4	ZV - 1.2		1.650,10	0,31		
	AF 1	Zona verde no computable	ZV - 4.1	59.904,90	11,40	1.863,65	0,35
			ZV - 1.3	208,90	0,04		
	AF 1	Viario	ZV - 1.4	1.654,75	0,31	103.583,90	19,72
			Estructurante	34.695,64	6,60		
Complementario	12.581,51		2,39				
AF 4	Estructurante		35.954,56	6,84			
		Complementario	20.352,19	3,87			
Total Suelo Urbanizable Sectorizado UE - 3				525.372,42	525.372,42	100,00	100,00

2.3.7 Infraestructuras de servicio.

En cuanto a las infraestructuras de servicios, los esquemas de redes incluidos en los planos de ordenación atienden a la exigencia reglamentaria teniendo en cuenta que habrán de ser posteriormente desarrollados en los correspondientes Proyectos Ordinarios de Obras de Urbanización, contemplando para cada uno de los servicios los aspectos siguientes:

2.3.7.1 Abastecimiento de agua potable.

A) Criterios de cálculo. Estimación de demandas.

Para la estimación de la demanda de abastecimiento de agua se han utilizado diversas referencias y experiencias del equipo redactor. Entre ellas:

- La dotación establecida por la Orden 24 de septiembre de 1992 por la que se aprueban las instrucciones y recomendaciones técnicas complementarias para la elaboración de los Planes Hidrológicos de Cuencas Intercomunitarias, según la cual en los nuevos polígonos industriales se podrá establecer la demanda considerando una dotación anual de 4.000 m³/hectárea. 4.000 m³/año y hectárea equivalen a 0,127 l/s y hectárea bruta.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 139/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

- Las *Instrucciones Técnicas para Redes de Abastecimiento* de EMASESA, donde se establece un consumo de 1 l/s/ha, al que se le aplica un coeficiente de consumo de 1,30. La distribución de hidrantes también viene establecida por estas instrucciones técnicas.
- Tomando otras referencias homologables: Por ejemplo, del Centro de Transportes de Málaga, según datos facilitados por la APPA para el año 2010, el consumo es de 25.257 m³/año para el todo el CTM de Málaga, sin incluir riego de zonas verdes y limpieza del viario, ya que se utiliza agua de pozo). Su superficie total es de 27 has aproximadamente, por lo tanto, la dotación es de 78 m³/mes y ha bruta, equivalente a 0,03 l/s y ha bruta, para uso estrictamente logístico.

Dado que la actuación de Majarabique puede englobar usos distintos al puramente logístico, con mayor consumo de agua, y que se trata de una actuación a largo plazo, aplicando coeficientes de proyecto al dato del CTM de Málaga podría estimarse una dotación total de 0,08 l/s/ha bruta de Parque de Actividad.

En el siguiente cuadro se muestra el caudal resultante en cada uno de los Parques de Actividad en los que se estructura el Área Logística. En la Terminal Ferroviario puede establecerse una dotación del 50 %, 0,04 l/s/ha, ya que parte de su superficie se destinará a instalaciones puramente ferroviarias.

La estimación de demanda para el total de la actuación es la siguiente:

Suelo Urbanizable Sectorizado (SUS)	Superficies Pormenorizadas		Abastecimiento de Agua (l/s)					
	Has	%	Según Normativa			Según Referencias		
			Dotación (por ha bruta)	Caudal Medio	Caudal Punta	Dotación (por ha bruta)	Caudal Medio	Caudal Punta
Parcelas CTMs	71,03	44,91	1,30	107,11	120,67	0,08	6,59	21,81
Viario (estruc. y compl.)	26,25	16,59	-	27,71	37,68	-	1,71	-
Subtotal Lucrativas	97,28	61,50	-	134,82	158,35	-	8,30	21,81
Terminal Intermodal	25,11	15,87	1,30	33,14	44,21	0,04	1,02	6,54
CIS	10,44	6,60	1,30	14,27	23,9	0,16	1,76	7,83
Espacios libres (comp. y no)	24,55	15,52	-	-	-	-	-	-
Subestación	0,81	0,51	-	-	-	-	-	-
Subtotal No lucrativas	60,91	38,50	-	14,27	23,9	-	1,76	7,83
TOTAL	158,19	100,00	-	149,09	182,25	-	10,06	29,64

Se estima un caudal medio de un total de 10,06 l/s, equivalente a un caudal punta de 29,64 l/s. El caudal punta se obtiene del siguiente modo:

- Caudales menores de 2 l/s:

$$Q_p = Q_m + 2.6 * (Q_m)^{0.7} \text{ l/s}$$

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 140/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

- Caudales mayores de 2 l/s:

$$Q_p = Q_m + 5.5 * (Q_m)^{0.2} \text{ l/s}$$

B) Descripción de la red de abastecimiento propuesta.

Para la definición de la red propuesta se han considerado los criterios establecidos en el informe emitido por EMASESA con fecha 7 de junio de 2019, para cuyas consideraciones nos remitimos a los Anejos al Plan Especial.

Para el desarrollo del Área Logística, se deberá conectar y canalizar desde el Depósito de Entronque (primer punto de conexión), salvando el futuro nudo de la SE-40, una nueva red DN 500 mm cuyo trazado irá en paralelo a la carretera A-8009 y llegará hasta las proximidades de la futura SE-35, transcurriendo a partir de este punto por su margen norte dentro del Área Funcional 1 hasta cerrar el anillo con la arteria DN 500 mm FC existente en la carretera A-8002 (tercer punto de conexión).

La red DN 300 mm existente paralela a la A-8003 se prolongará hacia el oeste conectando con la nueva red propuesta de DN 500 mm y prolongándose hasta conectar con la arteria DN 500 mm existente en la carretera A-8002 (segundo punto de conexión).

Para el suministro de las Áreas Funcionales se efectuará una conexión en la red DN 300 mm, paralela a la carretera A-8003, hasta el Depósito Acumulador con una capacidad de 3.000 m³ que garantiza el suministro para tres días, desde el cual se derivan los distintos ramales de suministro a cada una de las áreas funcionales, formando mallas cerradas en cada una de ellas a través del viario estructurante.

Estos ramales serán dimensionados según las Instrucciones Técnicas de EMASESA y en ellos conexionarán las distintas acometidas que resulten en cada una de las manzanas y/o parcelas.

C) Descripción de la red de riego propuesta.

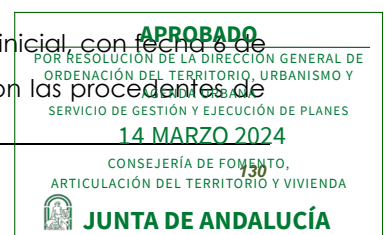
Dentro del Programa de Gestión del Agua, y en aras de la máxima eficiencia en la gestión del recurso agua, se recomienda que el mantenimiento de zonas ajardinadas, públicas y privadas, se realice mediante una red independiente de agua de riego.

Serán objeto de riego también los ajardinamientos de viarios y rotondas.

La red de riego propuesta parte de dos arquetas de acometida a la red de abastecimiento que discurre por el ámbito de actuación. Desde las arquetas se extiende por las medianas laterales y central mediante tuberías de 62 mm de diámetro, que se conectan a las diferentes electroválvulas de una o una y media pulgadas para distribuirse por el ámbito en tuberías de 32 mm de diámetro (Ver Plano 0.4 Hoja 1 de 7). Las bocas de riego igualmente se instalarán en esta red, disponiéndose cada 50 m.

Tal y como se señala en el informe emitido por EMASESA al documento inicial con fecha 6 de abril de 2020, se asegurará la independencia de las aguas de riego con las procedentes de

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 141/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

las infraestructuras municipales, quedando prohibido cualquier conexión entre las redes de riego y agua potable. Tal extremo deberá ser certificado por la empresa constructora e instaladores si las parcelas contaran con instalación de agua no potable."

Al objeto de optimizar el consumo de agua y reducir el caudal necesario, el Proyecto de Urbanización tendrá en cuenta las siguientes consideraciones:

- Tanto en las alineaciones aledañas a viario como en las glorietas y en el resto de zonas verdes se dispondrán preferentemente especies autóctonas de bajo mantenimiento, a fin de minimizar el consumo de agua y garantizar el éxito de la plantación.
- Se combinarán sistemas de riego por aspersión en los ámbitos que requieran mayor cobertura, como puedan ser algunas zonas verdes o glorietas, con líneas de goteros autocompensantes vinculadas a las alineaciones anejas al viario.
- Ambos sistemas serán controlados mediante electroválvulas conectadas a programadores telegestionados que habiliten la sectorización espacial y temporal del sistema, a fin de proporcionar la cantidad exacta de agua que requiere la especie en función de la hora del día y de la época del año que se trate.

D) Red de Hidrantes.

La distribución de hidrantes se realizará conforme a la Normativa de EMASESA, procurando en todo momento que la distancia entre los mismos no supere los 200 m en línea recta. En los escenarios de incendio considerados en el diseño de la red se plantea el abastecimiento de 2 hidrantes contiguos con un caudal para cada uno de ellos de 1.000 l/min (Norma CPI-96) durante 2 horas. Esto supone un caudal de 16,67 l/s por hidrante.

2.3.7.2 Saneamiento: residuales y pluviales.

La red de saneamiento propuesta para esta actuación se plantea como red separativa, ejecutándose por separado la red de aguas residuales y la red de aguas pluviales.

Ambas redes se diseñan conforme a los criterios establecidos en el informe emitido por EMASESA al documento inicial con fecha 6 de abril de 2020, ya recogidas en el informe con fecha del 7 de junio de 2019.

2.3.7.2.1 Red de Saneamiento: Residuales.

A) Criterios de cálculo. Estimación de demandas.

El caudal de cálculo estimado para aguas residuales es el correspondiente al caudal de abastecimiento, sin ninguna reducción.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 142/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

Suelo Urbanizable Sectorizado (SUS)	Superficies Pormenorizadas		Aguas residuales		
	Has	%	Dotación (l/s/ha bruta)	Caudal Medio (l/s)	Caudal Punta (m³/d)
CTMs	71,03	44,91	0,08	8,30	717,12
Viaro (estruc. y compl.)	26,25	16,59	-	-	-
Subtotal Lucrativas	97,28	61,50	-	8,30	717,12
Terminal Intermodal	25,11	15,87	0,04	1,02	88,13
CIS	10,44	6,60	0,16	1,76	152,06
Espacios libres (comp. y no)	24,55	15,52	-	-	-
Subestación	0,81	0,51	-	-	-
Subtotal No lucrativas	60,91	38,50	-	2,78	240,19
TOTAL	158,19	100,00	-	11,08	957,31

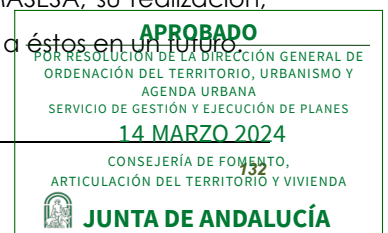
B) Descripción de la red de residuales propuesta.

Previamente al Plan Especial, EMASESA tiene prevista la ejecución de nuevas redes procedentes de las poblaciones de Alcalá del Río y de La Rinconada, que resuelven las afecciones del Plan Especial a estas conducciones. Estas actuaciones, ya programadas, se realizarán de forma previa a la UE-1. Por otra parte, la estación de bombeo de aguas residuales a la altura de la calle Comedia del AF-1, pertenece a la UE-3. Dicha estación de bombeo se integrará en el sistema general de saneamiento del Área Logística y en concreto en el Proyecto de Construcción de la UE-3, incluyéndose un análisis de soluciones alternativas que estará incluido en el citado proyecto.

Para el desarrollo de la actuación se establece la realización de un nuevo colector a lo largo de la carretera A-8002 modificando, además, el trazado del actual de polietileno reticulado con fibra de vidrio de Ø 700 mm a su paso por el ámbito del Área Logística. Este nuevo colector contará con los siguientes tramos y consideraciones en cada uno de ellos:

- **Tramo 1:** desde la arqueta de rotura del colector existente, pasando bajo la carretera A-8009 para seguir en paralelo a la carretera A-8003 detrás del Área Funcional 4 y continuando por la vía de servicio de la carretera A-8002 hasta la glorieta de acceso al Área Funcional 1 y continuando por el margen de la carretera A-8002 hasta la SE-35. Este tramo contará con las dimensiones adecuadas para la capacidad tanto de las aguas residuales que se produzcan en el Área Logística como de las aguas residuales que transporta el existente, ya que modifica su trazado. El punto de conexión se propone con la arqueta de rotura de carga existente donde acometen las redes de impulsión de San José de La Rinconada – La Rinconada y desde el núcleo de El Gordillo.
- **Tramo 2:** por la carretera A-8002 desde la SE-35 hasta su desvío a la EDAR de San Jerónimo, tramo en el que será necesario coordinar o, en su caso convenir, con los sectores y futuros desarrollos en esta zona o directamente con EMASESA, su realización, para dotarle de mayor capacidad para que pueda prestar servicio a éstos en un futuro.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 143/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJDDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

- **Tramo 3:** desde la carretera A-8002 en su desvío hasta la EDAR de San Jerónimo: en que el nuevo colector puede ir de forma independiente y en paralelo al actual, aprovechando su trazado y el dominio público del existente.

De acuerdo con el certificado emitido por EMASESA, según escrito de fecha 3 de diciembre de 2012, la estación depuradora EDAR Norte San Jerónimo tiene capacidad suficiente para asumir el tratamiento de las aguas residuales que genere el Área Logística de Majarabique.

El tramo de la red de impulsión actualmente existente al norte de la carretera A-8003 que atraviesa la ordenación interior del Área Funcional 3, entre la arqueta de entronque y el trazado modificado del arroyo Cimbrenño, se modifica para adaptar su trazado haciéndolo coincidir con el espacio libre previsto paralelo a la carretera A-8009, evitando de esta manera que suponga un condicionante a la ordenación, permitiendo optimizar las manzanas y parcelas que se generan. El resto de su trazado queda integrado en la banda verde perimetral.

Las aguas residuales generadas en las áreas funcionales se recogen mediante colectores principales dispuestos por el viario estructurante de cada una de ellas hasta el colector de vertido a la depuradora. A través de la ordenación y viario interior se recogerán las aguas de las distintas manzanas y parcelas, creando una infraestructura de forma jerarquizada y ramificada.

El Proyecto de Obras de Urbanización de la primera unidad de ejecución podrá definir, contando con la autorización de EMASESA, una solución transitoria para la evacuación de las aguas residuales de esta primera fase, conectando con el colector existente en la actualidad un caudal mínimo. Esta solución permite diferir la ejecución del colector hasta la EDAR de San Jerónimo hasta el desarrollo de fases posteriores. Las aguas residuales, en este caso, tendrán que verterse con una dilución de 6 Qm, para su evacuación.

2.3.7.2.2 Red de Saneamiento: Pluviales.

A) Criterios de cálculo. Estimación de demandas.

Para la estimación de caudales de aguas pluviales se han seguido los criterios indicados en la *Instrucción 5.2-IC Drenaje Superficial* de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, que son aplicables a superficies aportantes con un tiempo de concentración inferior a 6 horas.

El caudal de referencia Q se ha calculado por la fórmula del Método Racional:

$$Q = C I A / K$$

Donde:

- Q = Caudal máximo (l/s)
- C = Coeficiente de escorrentía
- I = Intensidad de un aguacero de duración t igual al tiempo de concentración de la cuenca



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 144/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJKAYY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

- A = Superficie de la cuenca (Ha)
- K = Factor corrector de unidades (Q en l/s K = 0,3)

La intensidad de lluvia a considerar para el cálculo del caudal según la fórmula propuesta, se refiere a un valor medio a lo largo del intervalo de duración igual al tiempo de concentración.

Las expresiones para su cálculo son:

$$\frac{I_t}{I_d} = \left(\frac{I_1}{I_d} \right)^{\left(\frac{28^{0.1} - t^{0.1}}{28^{0.1} - 1} \right)}$$

La intensidad horaria y la diaria, independiente del periodo de retorno, se obtiene del mapa de isóneas, donde:

- I_t : Intensidad media correspondiente al intervalo de duración t deseado en mm/h.

$$I_d = \frac{P_d}{24}$$

Donde:

- I_d : Intensidad media diaria correspondiente al periodo de retorno considerado en mm/h.
- P_d : Precipitación total diaria correspondiente al periodo de retorno mm.

$$\frac{I_1}{I_d}$$

- $\frac{I_1}{I_d}$: Cociente entre I_t e I_d .

Se ha considerado un periodo de retorno de 10 años. En el caso de Sevilla, $P = 55$ mm/día y $C_v = 0,37$. Con estos datos, en el Mapa para el cálculo de las máximas precipitaciones diarias en la España Peninsular, se obtiene:

- $K_{10} = 1,461$
- $P_d = 1,461 \times 55 = 80,355$ mm/día
- $I_d = 3,35$ mm/h
- $I_1/I_d = 8,4$

Considerando el tiempo de concentración de 15 minutos: $I_t = 53,13$ mm/h (147,6 l/s)

Los coeficientes de escorrentía aplicados son:

- Para áreas urbanas: $C = 0,85$
- Para grandes áreas pavimentadas: $C = 0,95$
- Para áreas no pavimentadas: $C = 0,20$



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 145/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

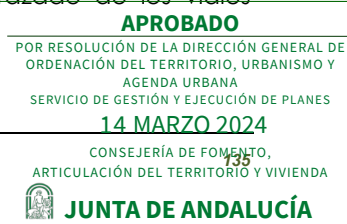
Zona		Superficie Suelo (Has)	Coefficiente Escorrentía	Caudal (Q=CIA/K) l/s
AF - 1	CTM-1	12,96	0,85	1.950
	CIS-3	1,79	0,85	270
	Viario Interior (estruc. y compl.)	4,73	0,85	712
	Zonas Verdes (comp. y no)	6,90	0,20	244
	Subtotal AF - 1	26,38	-	3.176
AF - 2	CTM-2	14,05	0,85	2.115
	CIS-1	4,27	0,85	643
	Viario Interior (estruc. y compl.)	5,96	0,85	897
	Zonas Verdes (comp. y no)	4,80	0,20	170
	Subestación	0,81	0,85	121
	Subtotal AF - 2	29,89	-	3.947
AF - 3	CTM-3	29,49	0,85	4.439
	CIS-2	4,38	0,85	659
	Terminal Intermodal	25,11	0,85	3.779
	Viario Interior (estruc. y compl.)	9,93	0,85	1.494
	Zonas Verdes (comp. y no)	6,86	0,20	243
	Subtotal AF - 3	75,76	-	10.615
AF - 4	CTM-4	14,54	0,85	2.189
	Viario Interior (estruc. y compl.)	5,63	0,85	848
	Zonas Verdes (comp. y no)	5,99	0,20	212
	Subtotal AF - 4	26,16	-	3.248
TOTAL		158,19		20.986

De acuerdo con esta estimación, el caudal medio de aguas pluviales generado por la actuación es de 20.986 l/s.

B) Descripción de la red de pluviales propuesta.

La ejecución de las obras correspondientes al Área Logística de Majarabique implican la construcción de redes separativas de fecales y pluviales, vertiendo esta última a arroyos colindantes. Con objeto de evitar que las aguas pluviales puedan entrar en la red de fecales y viceversa, ambas redes deberán ejecutarse y ponerse en servicio de manera simultánea. Estas obras se proyectarán y desarrollarán conforme a las instrucciones técnicas de EMASESA, previa autorización de ésta y se determinarán de acuerdo a las prescripciones referidas al caudal sostenible, y a las incluidas para la gestión de aguas pluviales en las Instrucciones Técnicas para Redes de Saneamiento y de acuerdo a las singularidades de este Plan Especial. La evacuación de las aguas pluviales de la primera Unidad de Ejecución, se propone canalizarlas al cauce actual del arroyo Cimbrenño (punto de vertido 1) que discurrirá por el borde norte de la actuación. Los colectores principales seguirán el trazado de los viales estructurantes.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 146/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

Una vez que se ejecute la segunda Unidad de Ejecución, que incluye el desvío del cauce actual del Arroyo Cumbreño, los colectores principales se prolongarán hasta el nuevo cauce. Del mismo modo, el vertido del área funcional Área Funcional 4 se canalizará hacia el nuevo cauce del arroyo Cumbreño (punto de vertido 2), mediante dos colectores principales que transcurren por el viario estructurante.

Para el Área Funcional 1 se podrán establecer colectores de recogida independientes a los anteriores conduciendo las aguas pluviales hacia el sur para su vertido en el futuro encauzamiento del río Tamarguillo. Esta posibilidad queda condicionada a que el proyecto del encauzamiento se encuentre ejecutado antes del desarrollo de esta fase, por lo que en caso contrario las aguas deberán verterse hacia el norte mediante su bombeo hasta conectar con los colectores del Área Funcional 4, por ello los colectores de esta última área deberán dimensionarse considerando esta eventualidad.

Previamente a cada punto de vertido se dispondrá un depósito de retención con capacidad suficiente para retener las aguas de primer lavado de superficie que son las que pueden presentar contaminación y entregarlas a la red de residuales. En los casos necesarios, el depósito de retención dispondrá de un sistema de bombeo de esta agua a la red de residuales.

Se adoptarán técnicas para disminuir las puntas de caudales de las aguas de lluvia, cuando éstas aumenten considerablemente o superen las del propio cauce donde viertan. Para ello se analizará el caudal para T=500 años, derivado de la actuación urbanística y se tendrá en cuenta que el caudal de pluviales entregado no provocará daños aguas debajo de la zona estudiada.

En los puntos de entrega de las aguas se realizará una protección con escollera vista (peso mínimo 500 kg, no embebiéndose en hormigón) en el talud y lecho del cauce para evitar la erosión.

La dirección de la línea de entrega de las aguas al cauce no podrá ser perpendicular al mismo, sino que deberá formar un ángulo con la línea de corriente no superior a 45°, en el sentido de la corriente.

Estos colectores principales recogerán el agua de escorrentía superficial del viario a través de un sistema de rigolas e imbornales, y la procedente de las redes interiores de los Parques de Actividad o acometidas de parcela que defina el Proyecto de Obras de Urbanización.

Para el diseño interior de la red se seguirá la normativa específica de EMASESA en sus *Instrucciones Técnicas para redes de saneamiento* y toda aquella normativa sectorial y técnica de aplicación.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



136

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 147/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

2.3.7.3 Suministro y distribución de energía eléctrica.

A) Criterios generales de cálculo. Estimación de demandas.

La potencia necesaria para el consumo de la actuación se ha calculado, considerando lo indicado en la *Instrucción de 14 de octubre de 2004, de la Dirección General de Industria, Energía y Minas, sobre previsión de cargas eléctricas y coeficientes de simultaneidad en áreas de uso residencial y áreas de uso industrial*, de la Junta de Andalucía.

Según esta Instrucción, la potencia a aplicar en las parcelas de la actuación es de 50 w/m² suelo, si bien nosotros aplicaremos 50 w/m² de techo edificable.

Sin embargo, en base a ratios derivados de la experiencia en el desarrollo de actuaciones similares se ha procedido a la realización de un nuevo cálculo en el que se emplean los siguientes datos:

- Un ratio de 75 w/m² de superficie construida de consumo en áreas Logísticas, aplicado a los Parques de Centro de Transporte de Mercancías y Terminal Intermodal.
- Un ratio de 125 w/m² de superficie construida para las áreas de Centros Integrados de Servicios.
- Un ratio de 1,50 w/m² de suelo demandadas por el viario basada en la experiencia de otras plataformas logísticas con instalaciones similares.

Los metros cuadrados se calculan en base a la edificabilidad propuesta para cada uno de los Parques de Actividad y que se recoge en la Normativa Urbanística de este Plan. Con ello, resulta una previsión de potencia de 54.596,448 KW, con el desglose por fases que recoge la tabla adjunta:



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 148/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

USO		Superficie suelo (m ²)	Techo edificable (m ²)	Potencia unitaria (W/m ²)	Total (W)	
FASE 1	AF-2	Logístico	140.504	105.378	75,00	7.903.358
		CIS-1	42.719	36.312	125,00	4.538.941
		Viario Interior (estruc. y compl.)	66.331	-	1,50	99.497
		Subtotal AF-2				12.541.795
	AF-3	Logístico	161.349	121.012	75,00	9.075.863
		CIS-2	43.798	37.228	125,00	4.653.527
		TI	0	0	75,00	0
		Viario Interior (estruc. y compl.)	54.981	-	1,50	82.472
		Subtotal AF-3				13.811.862
	TOTAL FASE 1					26.353.657
FASE 2	AF-3	Logístico	133.551	100.164	75,00	7.512.264
		Terminal Intermodal	251.066	62.767	75,00	4.707.490
		Viario Interior (estruc. y compl.)	44.284	-	1,50	66.426
		Subtotal AF-3				12.286.180
	TOTAL FASE 2					12.286.180
FASE 3	AF-1	Logístico	129.554	97.165,63	75,00	7.287.422
		CIS-3	17.918	2.687,69	125,00	335.962
		Viario Interior (estruc. y compl.)	47.277	-	1,50	70.916
		Subtotal AF-1				7.694.299
	CTM-4	Logístico	145.384	109.038	75,00	8.177.851
		Viario Interior (estruc. y compl.)	56.307	-	1,50	84.460
		Subtotal AF-4				8.262.311
TOTAL FASE 3					15.956.611	
TOTAL POTENCIA PREVISTA PARA EL PLAN ESPECIAL					54.596.448	

Para obtener la potencia en centros de transformación y subestación se aplican los coeficientes establecidos en la *Instrucción, de 14 de octubre de 2.004* antes indicada, esto es, 0,80 para la simultaneidad de los centros de transformación (Apdo. 1.3) y 0,85 para líneas de media tensión (Apdo. 1.4). Asimismo, si consideramos que el factor de potencia, $\cos \psi = 0,85$, que tenemos para cada fase:

Previsión de potencia (KW)		Coef. simultaneidad		Potencia	
		CTs	LEMTs	KW	KVA
FASE 1	26.354	0,80	0,85	17.920	21.083
FASE 2	12.286			8.355	9.829
FASE 3	15.957			10.850	12.765
TOTAL	54.596			37.126	43.677

B) Descripción de la propuesta.

El Plan Especial ha habilitado al sur del Área Funcional 2 una parcela para la construcción de una nueva Subestación Eléctrica, cercana a las líneas eléctricas de doble circuito de 132 KV de tensión nominal desde las cuales se alimentará.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



138

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 149/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAYY927XJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

Esta decisión se adopta al objeto de atender las necesidades de infraestructura desarrollar recogidas en el informe de 29 de mayo de 2019 remitido por ENDESA como respuesta a la Petición de Suministro que la Agencia Pública de Puertos de Andalucía le remitió el 24 de enero de 2019. Dicha subestación está prevista que se ejecute por fases, en la medida que sea preciso disponer de la potencia necesaria, hasta alcanzar la capacidad total prevista en el citado informe, 132/MT 2x25 MVA.

La red interior de distribución interior de las Áreas Funcionales se realizará subterránea siguiendo los trazados del viario estructurante y los viarios de distribución interior. Los Centros de Distribución y la red de media tensión del interior de los distintos Parques de Actividad se definirán en los Proyectos de Obras de Urbanización, cumpliendo todo lo dispuesto en el Reglamento Electrotécnico de Baja tensión y las normas de la compañía suministradora.

Además de ello, como se ha indicado anteriormente el ámbito es atravesado por varias líneas aéreas de Alta Tensión de 66 y de 132 kV las cuales son objeto de las siguientes actuaciones a desarrollar en la primera y tercera fase, tal como recoge esquemáticamente la hoja nº 5 del plano O.5 *Esquema de redes de energía eléctrica*. De este modo:

- En la primera fase, será necesario realizar:
 - El desvío y soterramiento de la línea de 66 KV que cruza el Área Funcional 3, en el tramo comprendido entre el poste situado en la Terminal Intermodal y el que se localiza junto al desvío del cauce del arroyo Cimbrenño, que transcurriría por el viario estructurante de esta área funcional.

Además del desvío y soterramiento, será necesario el apeo de los tres apoyos existentes dentro de la manzana CTM-3.2 y la colocación de un nuevo apoyo en la margen sur del arroyo Cimbrenño.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 150/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

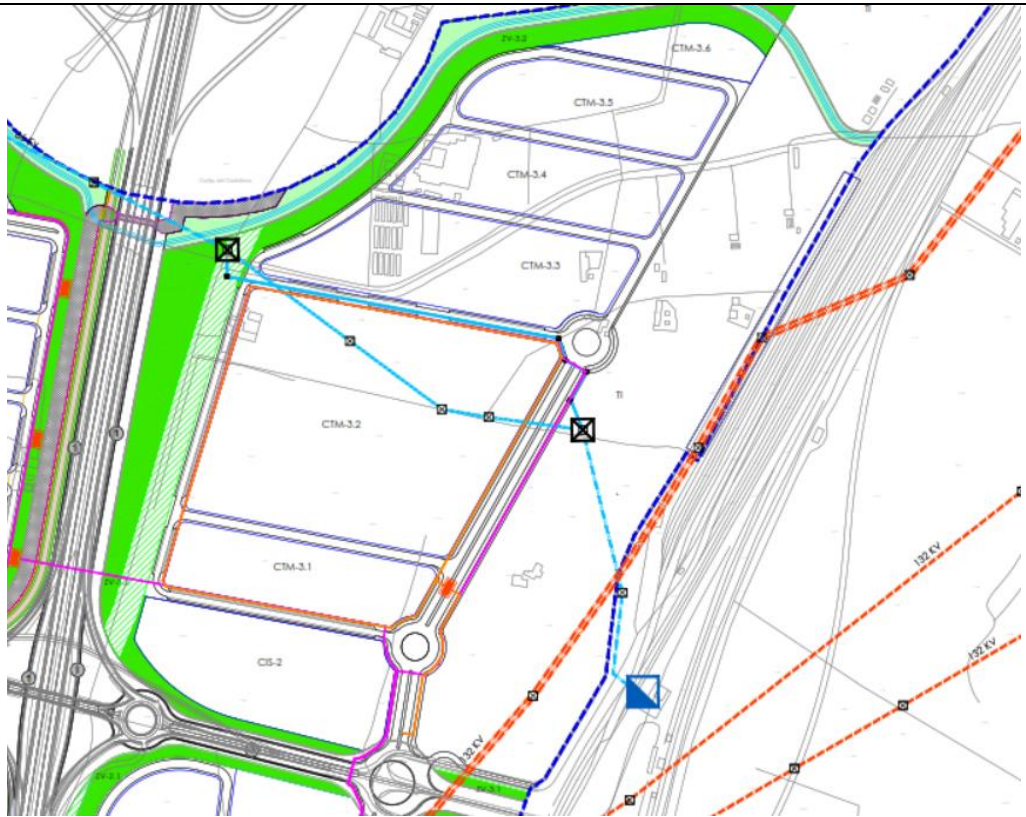


Fig. 42.- Desvío de LEATs 66 KV (trazo celeste discontinuo) en la Primera Fase.

Fuente: Elaboración propia.

- El desvío y soterramiento los tramos de las dos líneas de 132 KV que cruzan el Área Funcional 2, en el tramo comprendido entre los postes situados en el CIS-1 y en la manzana CTM-2.4 y en el viario estructurante del mismo
Esta operación supondrá el apeo de los tres postes descritos, y la colocación de dos nuevos postes en la zona verde, sobre la margen derecha de la carretera A-8009, a fin de cruzar en aéreo sobre la citada vía, con la misma alineación preexistente.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 151/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAYY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

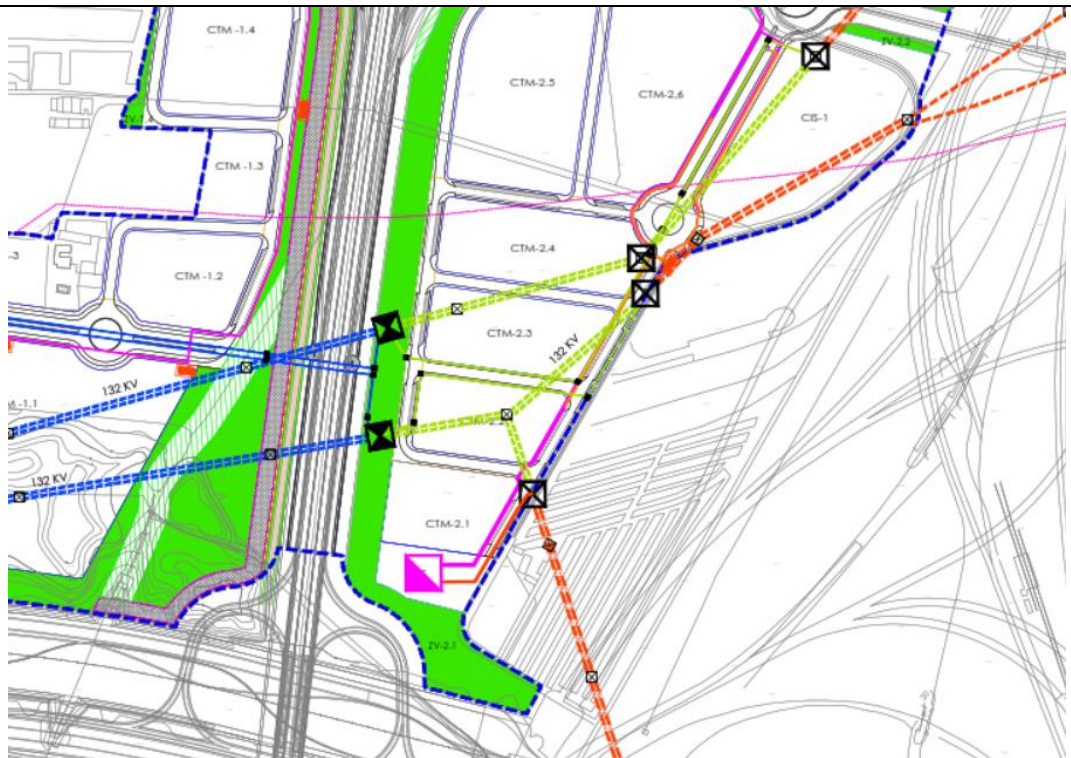


Fig. 43.- Desvío de LEATs 132 KV (trazo verde discontinuo) en la Primera Fase.

Fuente: Elaboración propia.

- En la tercera fase, se completa el desvío y soterramiento de las dos líneas de 132 KV que atraviesan las Área Funcional 1, en el tramo comprendido entre los postes situados en la margen izquierda de la carretera A-8009 y en la manzana CTM-1.1. Esta operación requerirá del desmontaje de los cuatro postes actuales, así como los otros dos que propiciaron el desvío de la primera fase, más uno aledaño a la carretera A-8002, así como la colocación de dos nuevos postes junto a la nueva rotonda sobre la citada vía, de tal modo que a partir de ellos se vuelva al trazado en aéreo.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 152/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

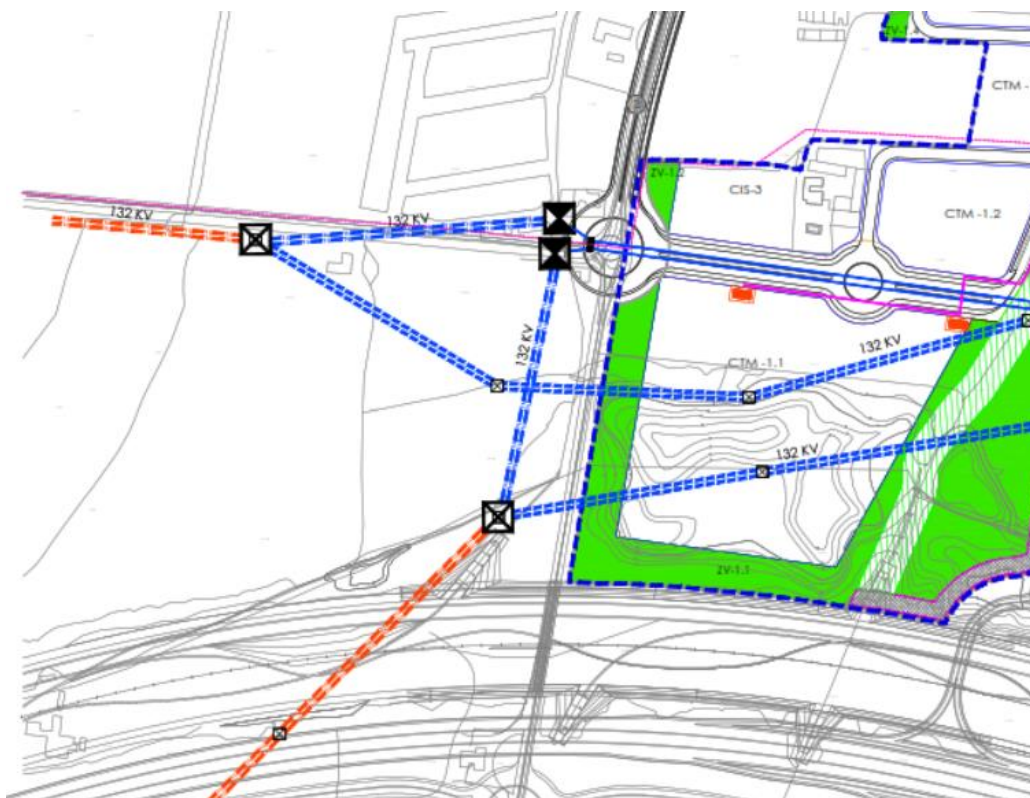


Fig. 44.- Desvío de LEATs 132 KV (trazo azul discontinuo) en la Tercera Fase.

Fuente: Elaboración propia.

2.3.7.4 Red de abastecimiento de gas

Para dar abastecimiento de gas al ámbito se propone conexión a la red existente de alta presión en las inmediaciones del enlace viario entre las carreteras A-8002 y A-8003 mediante una estación de regulación y medida y un picaje a la red de alta presión. En este punto se realizará la transformación necesaria para poder dar servicio a la red principal de distribución interior al Área Logística. Desde el punto de transformación partirán las conexiones con la red principal.

El Área Funcional 3 está afectada por el trazado de la conducción de la red de alta presión existente, que transcurre afectando la parcela CTM-2.1 y el espacio libre paralelo a la A-8009, por lo que se creará una servidumbre en la referida parcela que habrá de considerarse en su desarrollo, siendo compatible su paso por el espacio libre.

Desde el punto de conexión partirá la red principal propuesta compuesta por dos ramales independientes, de 100 mm de diámetro, cada uno de ellos dará servicio a las áreas funcionales situadas al este y oeste de la carretera A-8002 respectivamente. A partir de estos ramales partirán las redes primarias de cada Área Funcional que se dispondrán por sus viarios estructurantes de distribución interior. Desde de cada una de estas redes principales se realizarán

APROBADO
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y
AGENDA URBANA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES
14 MARZO 2024
CONSEJERÍA DE FOMENTO,
ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA
JUNTA DE ANDALUCÍA

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 153/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

las conexiones a las diferentes manzanas o parcelas mediante una red ramificada que discurrirá por los viarios de distribución interior complementarios.

La red de distribución se ejecutará si existiera demanda para ello, ya que el gas no es un suministro usualmente demandado en un área logística. Los respectivos Proyecto de Obras de Urbanización que se realicen deberán tener en cuenta en este caso una reserva de espacio en el viario para la ejecución de esta infraestructura.

La disposición de la red puede sufrir modificación, en función de las necesidades y recomendaciones de la compañía suministradora cuando se redacten los Proyectos de Obras de Urbanización.

2.3.7.5 Telecomunicaciones.

La red de telecomunicaciones se conectará a la red existente, cuyo trazado está situado en paralelo a la carretera A-8002, a través de tres puntos; un primer punto en las proximidades de la conexión de las carreteras A-8002 y A-8003, que resolverá el suministro a las Áreas Funcionales 2 y 3.

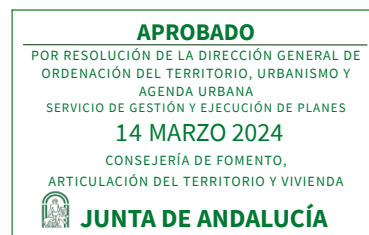
El suministro del servicio a las Áreas Funcionales 1 y 4 se resolverá desde las otras dos conexiones situadas junto a sus accesos desde la carretera A-8002.

A partir de estas conexiones exteriores se realizará la red interior en cada una de las Áreas Funcionales a través del viario estructurante la red principal y del viario interior complementario para acceder a todas las manzanas y parcelas.

Esta red será subterránea y tendrá capacidad, al menos, para dos operadores independientes.

Para ello antes de comenzar la fase de desarrollo y ejecución mediante los correspondientes Proyectos de Obras de Urbanización se tendrán en consideración las infraestructuras de todos los operadores de telecomunicaciones presentes en la zona y las previsiones de los que indiquen estar interesados en la misma, para lo cual se deberá dirigir comunicación a la Secretaría General de Innovación y Sociedad de la Información para que se realice consulta pública sobre el particular y de esta forma se integre la información de todos ellos.

La disposición de la red propuesta en el Plan Especial podrá sufrir modificaciones, en función de las necesidades y recomendaciones de las compañías suministradoras cuando se redacten los Proyectos de Obras de Urbanización.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 154/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



Fig. 45.- Esquema de red de telecomunicaciones.

Fuente: Elaboración propia.

2.3.7.6 Alumbrado público.

Los criterios a emplear para la implantación del alumbrado público serán los establecidos en la normativa actual y en concreto los siguientes:

- Real Decreto 842/2002, de 2 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento electrotécnico de baja tensión.
- Real Decreto 189/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior y sus instrucciones técnicas complementarias EA-01 a EA-07.
- Decreto 357/2010, de 3 de agosto, por el que se aprueba el reglamento para la Protección de la Calidad del Cielo Nocturno frente a la contaminación lumínica y el establecimiento de medidas y eficiencia energética.

Asumiendo las medidas para la Eficiencia energética y la implantación de energías renovables que establece el condicionado ambiental del Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto de Actuación, el Plan Especial determina la instalación de luminarias con tecnología LED

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.

APROBADO
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y AGENDA URBANA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES
14 MARZO 2024
CONSEJERÍA DE FOMENTO,
ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA
JUNTA DE ANDALUCÍA

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 155/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

alimentadas por placas fotovoltaicas, de modo que al ahorro de obra civil hemos de sumar el consumo energético cero durante la vida útil de la lámpara.

Las farolas se disponen en doble brazo en las medianas de los viarios de carácter estructural y en brazo simple en los viales estructurales de perímetro, siendo misión de los proyectos constructivos de las edificaciones la compleción del alumbrado público de los viarios de carácter complementario, en su caso.

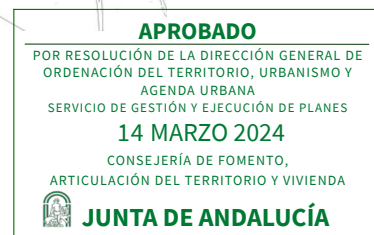
Además del ahorro de la obra civil resulta fundamental destacar el importantísimo ahorro de energía eléctrica, garantizando por tanto las emisiones cero por alumbrado público. El Proyecto de Urbanización justificará:

- Los niveles de los parámetros luminotécnicos en función del tipo de vía.
- El flujo hemisférico superior instalado (FHS_{inst}) menor del 1 %, cuestión sencilla con la tecnología LED que proponemos.
- La caracterización de los dispositivos de telegestión para la regulación del encendido y apagado.
- Las características de las farolas, lámparas, baterías, picas de puesta a tierra y equipos auxiliares.



Fig. 46.- Esquema de red de alumbrado público.

Fuente: Elaboración propia.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 156/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

2.3.7.7 Residuos.

Los Proyectos de Obras de Urbanización deberán incluir las medidas necesarias para garantizar el control de desechos y residuos generados durante la fase de construcción, de acuerdo con lo establecido en el *Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de la construcción y demolición*.

Del mismo modo, determinará las áreas para la localización de contenedores y determinará el número de los mismos de acuerdo con la planificación sectorial. Se deberá garantizar la infraestructura mínima de un Punto Limpio industrial para la recepción, clasificación y transferencia de residuos peligrosos, con capacidad suficiente para atender las necesidades de las instalaciones que puedan localizarse en el ámbito. Este punto limpio se pondrá en servicio en la UE-1.

En todo caso, la gestión del citado punto limpio se llevará a cabo por parte de una empresa con autorización para la gestión de residuos peligrosos, tal como establece el *Decreto 99/2004, de 9 de marzo, por el que se aprueba la revisión del Plan de Gestión de Residuos Peligrosos de Andalucía*.

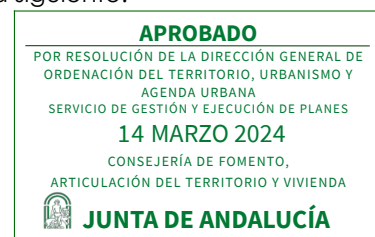
2.3.8 Normas de accesibilidad.

Según lo dispuesto en el artículo 2 del Decreto 293/2009, este es de aplicación en la redacción de los instrumentos de planeamiento y ordenación urbanística tanto si son promovidas por entidades públicas o privadas.

Por ello, la planificación, el diseño y la urbanización de las vías y demás espacios libres de uso público y utilización colectiva se realizarán de manera que resulten accesibles a las personas con discapacidad de acuerdo con los criterios básicos siguientes.

Dentro del Plan Especial la relación de los espacios y elementos de infraestructura y urbanización incluidos en el ámbito de aplicación del Decreto 293/200 es la siguiente:

- Itinerarios peatonales accesibles.
- Zonas de estacionamiento de vehículos.
- Pavimentos.
- Jardinería.



Con independencia de lo anterior los Proyectos de Obras de Urbanización que se redacten en el desarrollo y ejecución del Plan Especial deberán considerar la normativa que les sea de aplicación en esta materia.

2.3.8.1 Itinerarios peatonales accesibles.

Los itinerarios peatonales accesibles públicos se han diseñado de forma que su trazado, dimensiones, dotaciones y calidades de terminación permitan el uso y circulación de forma

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 157/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

autónoma y en condiciones de seguridad, a las personas con discapacidad, cumpliendo las siguientes condiciones establecidas en el Decreto 293/2009:

- El ancho mínimo libre de obstáculos es superior a 1,50 metros.
- La colocación de señales verticales, papeleras o elementos de jardinería se realizará dejando un ancho libre de 0,90 metros en ese punto y una altura mínima de 2,20 metros.
- La pendiente longitudinal máxima será del 6% y la transversal del 2%.
- La altura máxima de los bordillos será de 12 centímetros, manteniéndose a nivel en los pasos de calzada.
- Los vados y pasos peatonales respetarán las determinaciones establecidas en los artículos 16 y 17.
- Los carriles reservados al tránsito de bicicletas cumplirán lo establecido en el artículo 18.
- Las rampas y escaleras se atenderán a lo dispuesto en los artículos 22 y 23 respectivamente.

2.3.8.2 Zonas de estacionamiento de vehículos.

En las zonas de estacionamiento de vehículos se ha reservado una plaza para personas con movilidad reducida por cada cuarenta plazas o fracción.

Las plazas reservadas cumplen con los requisitos especificados en el artículo 30 del Decreto 293/200, en los Proyectos de Urbanización que desarrollen el Plan Especial se preverá su adecuada señalización de acuerdo con lo indicado en su apartado b).

2.3.8.3 Pavimentos.

Los pavimentos de los itinerarios peatonales reunirán los siguientes requisitos:

- Serán antideslizantes, en seco y en mojado, sin exceso de brillo e indeformables, salvo en las zonas de juegos infantiles, actividades deportivas u otras análogas que por sus condiciones de uso requieran pavimentos que hayan de ser deformables.
- Estarán firmemente fijados y ejecutados de tal forma que no presenten elementos sueltos, cejas ni rebordes entre las distintas piezas, variando la textura y el color del mismo en los casos establecidos en el Decreto 293/2009.
- Se prohíbe en cualquier caso el uso de grava suelta.
- Las rejillas y registros estarán situados en el mismo plano del pavimento circundante y estarán fabricados con materiales resistentes a la deformación. En caso de utilizar enrejado, la anchura máxima del interior de los huecos será de 2 centímetros en ambos sentidos. En caso de que se trate de huecos rectangulares, el lado mayor del hecho deberá quedar colocado en perpendicular al sentido de la marcha y el lado menor será igual o menor a 2 centímetros.

2.3.8.4 Jardinería.

Los elementos vegetales cumplirán lo siguiente:

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



147

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 158/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

- Los árboles situados en los itinerarios peatonales tendrán los alcorques cubiertos con rejillas u otros elementos resistentes que cumplirán las condiciones establecidas en el artículo 32 del Decreto 293/2009, salvo cuando se trate de árboles situados en zonas peatonales terrazas.
- La anchura de los orificios de las rejillas y huecos existentes en el pavimento cumplirán los requisitos establecidos en el citado artículo 32.
- Todos los árboles que se sitúen en un itinerario peatonal y se emplacen de forma aislada, tendrán sus ramas o partes inferiores a una altura mínima de 2,20 metros. Su tronco se situará en el tercio exterior del itinerario siempre que la anchura libre restante sea mayor o igual de 0,90 metros. En el caso de que dicha anchura fuese inferior a 0,90 metros no se permitirá la plantación de árboles.
- Los arbustos, plantas ornamentales, elementos vegetales de cualquier tipo de baja altura que se sitúen de forma aislada junto a un itinerario peatonal dejarán una anchura mínima de 0,90 metros y una altura mínima de 2,20 metros libres de obstáculos.
- Las especies de ramas péndulas deberán ubicarse de forma que toda su copa quede fuera de los itinerarios peatonales.

Se recoge como ANEXO al presente documento las fichas de cumplimiento de la citada normativa de accesibilidad.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 159/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJKAYY927XJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

3. PROGRAMA DE DESARROLLO.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 160/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAYY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

3.1 Introducción.

Si bien los Planes Especiales tienen vigencia indefinida, de manera que ha de entenderse que la ordenación propuesta es la imagen final, el Plan establece una programación para su desarrollo conforme a la legislación urbanística.

A tal fin, tal y como se expresó en el apartado 2.3.6 Unidades de ejecución, se ha establecido una división del ámbito a efectos de su ejecución por fases de acuerdo con la delimitación y horizonte temporal definidos en este apartado.

3.2 Obtención de los terrenos.

La obtención de los terrenos necesarios para la implantación del Área Logística de Interés Autonómico de Majarabique se llevará a cabo conforme a lo previsto por la legislación urbanística mediante el sistema de expropiación según el artículo 18 de la Ley 5/2001.

El proceso de obtención de los suelos para la primera fase ya se inició mediante *Resolución de 15 de febrero de 2010, de la delegación Provincial de Sevilla, por la que se anuncia el expediente de expropiación forzosa por el procedimiento de tasación conjunta con motivo de la obra de Ampliación del Centro de Transportes de Mercancías de Interés Autonómico de Sevilla en la zona de Majarabique, 1ª Fase.*

3.3 Delimitación, programación y actuaciones previstas de las Unidades de Ejecución.

3.3.1 Delimitación de las Unidades de Ejecución.

Está prevista la implantación completa del Área Logística mediante el desarrollo de las tres Unidades de Ejecución delimitadas, denominadas UE -1, UE-2 y UE-3, cada una de las cuales abordará su desarrollo completo en una sola etapa.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 161/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



Fig. 47.- Esquema de Faseado. Fuente: Elaboración propia.

3.3.2 Desarrollo de las Unidades de Ejecución.

La ejecución material de cada Unidad de Ejecución requerirá la elaboración y tramitación previa de un Proyecto de Obras de Urbanización independiente, que incluirá no sólo la definición técnica y económica precisa para la ejecución de las obras de urbanización interior, sino también los Anejos y/o Separatas que fueran precisos para la definición de las obras correspondientes a las conexiones exteriores, sistemas generales y en general, todas las actuaciones programadas en la unidad de ejecución.

Por su singularidad y especificidades, el proyecto para la ejecución de la obra civil e instalaciones necesarias para la puesta en servicio de la Terminal Intermodal, incluida en la UE-2, cuya ejecución corresponde a la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, será objeto de un proyecto independiente del proyecto de obras de urbanización de la UE-2, una vez se concrete el Plan de Explotación de la TI y el marco de colaboración con Adif, sobre la base del Proyecto Funcional redactado. Esta deberá ejecutarse, en cualquier caso, dentro del plazo máximo establecido para la UE-2.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



151

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 162/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

3.3.3 Programación de las Unidades de Ejecución.

Se estima un plazo de cinco años para el desarrollo completo de cada Unidad de Ejecución. En ese plazo, para las tres Unidades de Ejecución delimitadas, habrán de elaborarse todos los proyectos técnicos necesarios y deberán ejecutarse todas las obras de urbanización interior, sus sistemas generales y sus conexiones exteriores.

En consecuencia, se estima una programación de quince años, a partir de la aprobación del primer proyecto de obras de urbanización, estimado para finales de 2024, para la implantación completa del Área Logística. La secuencia de ejecución estimada establece el siguiente orden de prelación:

- **Primer Quinquenio 2025-2029:** Corresponde a la UE -1, cuyo foco inicial de desarrollo lo constituye el nuevo acceso desde la carretera A-8003, a través del cual se accederá a las Áreas Funcionales 2 y 3.

Esta Unidad de Ejecución comprende la ejecución del proyecto de remodelación del enlace de la SE-20 con la A-8009, así como de los diversos sistemas generales de viario, abastecimiento, saneamiento, suministro eléctrico y telecomunicaciones necesarios para su puesta en servicio. **El trazado actual del Cordel de Brenes no resulta afectado por el desarrollo de esta fase**. El Plan Especial prevé la reserva de superficie necesaria para acomodar su deslinde conforme al Reglamento de Vías Pecuarias de Andalucía.

En esta Unidad de Ejecución se pondrá en carga buena parte de las parcelas demaniales de carácter dotacional, en concreto el CIS-1, perteneciente al Área Funcional 2, y el CIS-2, incluido en el Área Funcional 3. Asimismo, entrarán en carga una proporción de zonas verdes y espacios libres del 10% de la superficie del suelo urbanizable previsto, y un 15% de suelo dotacional, cumpliendo con las reservas mínimas de la Ley 5/2001.

Comprende además la demolición de las edificaciones existentes y desbroce de la parcela destinada a la Terminal Intermodal, que se desarrollará en la UE-2.

De conformidad con las Medidas Protectoras y Correctoras del Condicionado Ambiental, el Punto Limpio, que se determinará en el Proyecto de Obras de Urbanización, habrá de estar en servicio antes la puesta en servicio de esta primera Unidad de Ejecución.

Asimismo, en esta Unidad de Ejecución se ejecutará la medida correctora propuesta en el "ESTUDIO HIDROLÓGICO-HIDRÁULICO DE LA UNIDAD DE EJECUCIÓN 1 DEL ÁREA LOGÍSTICA DE MAJARABIQUE", para evitar la posible afección a los terrenos situados al norte, realizando un acondicionamiento del cauce actual del arroyo, limpiando y mejorando su sección hidráulica.

- **Segundo Quinquenio 2030-2034:** Corresponde a la urbanización de la UE-2, que permite completar el desarrollo del Área Funcional 3 a partir de las obras previamente realizadas en la UE-1.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.

<p>APROBADO POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y AGENDA URBANA SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES 14 MARZO 2024</p>	152
<p>CONSEJERÍA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA JUNTA DE ANDALUCÍA</p>	

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 163/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

Conlleva también un cambio de trazado del arroyo Cimbrenño, así como la ejecución del sistema general ferroviario, que permitirá la ampliación de capacidad de las instalaciones técnicas de Adif en Majarabique, y el desarrollo y puesta en servicio de la Terminal Intermodal, conforme al proyecto funcional acordado entre la Agencia Pública de Puertos y Adif.

El trazado actual del Cordel de Brenes sólo resulta afectado por el cruce del desvío del arroyo Cimbrenño, cuya autorización deberá tramitarse conforme al Reglamento de Vías Pecuarias de Andalucía.

En esta segunda Unidad de Ejecución se pondrá en carga una proporción de zonas verdes y espacios libres del 10% de la superficie del suelo urbanizable previsto por la Ley 5/2001. El suelo dotacional puesto en servicio con la UE-1 y la UE-2, teniendo en cuenta el suelo adicional de la Terminal Intermodal, representa el 51,64% del suelo total puesto en carga.

- **Tercer Quinquenio 2035-2039:** Corresponde a la UE – 3, que abarca las Áreas Funcionales 1 y 4, las cuales se desarrollan a partir de sendos accesos a ejecutar sobre la carretera A-8002 para completar el Área Logística.

Además de estas actuaciones sobre el sistema general viario, comprende otras actuaciones sobre la propia carretera A-8002 y sobre la A-8009, así como actuaciones para completar el anillo de distribución de agua, la conexión a la futura EDAR, y diversas operaciones sobre la infraestructura eléctrica.

En esta última fase se pondrá en carga el CIS-3, ubicado en el Área Funcional 1.

En esta tercera Unidad de Ejecución se pondrá en carga una proporción de zonas verdes y espacios libres del 24.19% de la superficie del suelo urbanizable. En este momento el suelo dotacional del conjunto de la actuación representará el 54,52% del suelo total puesto en carga.

3.3.4 Actuaciones vinculadas a cada Unidad de Ejecución.

Las tablas siguientes recogen las actuaciones que está previsto realizar de manera contemporánea a las obras de urbanización interior de cada Unidad de Ejecución:



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 164/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJKAYY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

ACTUACIONES VINCULADAS A LA PRIMERA UNIDAD DE EJECUCIÓN. QUINQUENIO 2025 - 2029.	
SISTEMAS GENERALES	
Tipología	Actuación
Viario	Acceso desde la A-8003 a las Áreas Funcionales 2 y 3.
	Intersección con la carretera A-8002.
	Desdoblamiento de la carretera A-8003, desde la carretera A-8009 hasta el acceso de las Áreas Funcionales 2 y 3.
	Remodelación del nudo de la carretera SE-20 con la carretera A-8009.
	Conexión con el actual vial de acceso a las instalaciones de ADIF
Abastecimiento de agua	Nueva arteria de DN 500 mm desde el punto de conexión en depósito de entronque hasta conectar con la red DN 300 mm.
	Prolongación de la red DN 300 mm existente hasta cerrar un primer anillo con la nueva red DN 500 mm y con red DN 500 mm existente en paralelo a la carretera A-8002.
Saneamiento de residuales	Desvío de la red existente AP-16 12" en el interior del Área Funcional 3.
	Conexión con colector existente.
Suministro eléctrico	Desvío y soterramiento de la LEAT aérea de 66 KV que atraviesa el Área Funcional 3.
	Desvío y soterramiento de las dos LEATs aéreas de 132 KV que atraviesan el Área Funcional 2.
	Construcción de la primera fase de la nueva Subestación
Telecomunicaciones	Conexión con red existente en la carretera A-8002 hasta acceso Áreas Funcionales 2 y 3
OTRAS ACTUACIONES VINCULADAS	
Tipología	Actuación
Terminal Intermodal	Demolición de edificaciones existentes y desbroce
Hidrología	Acondicionamiento del cauce actual del Arroyo Cumbreño según medida correctora propuesta en Estudio de Inundabilidad
Ambiental	Puesta en servicio del Punto Limpio

ACTUACIONES VINCULADAS A LA SEGUNDA UNIDAD DE EJECUCIÓN. QUINQUENIO 2030 - 2034.	
SISTEMAS GENERALES	
Tipología	Actuación
Ferrovial	Conexión ferroviaria de la Terminal Intermodal.
OTRAS ACTUACIONES VINCULADAS	
Tipología	Actuación
Hidrología	Desvío del cauce del arroyo Cumbreño.
Vías Pecuarias	Acondicionamiento del deslinde de la vía pecuaria Cordel de Brenes



ACTUACIONES VINCULADAS A LA TERCERA UNIDAD DE EJECUCIÓN. QUINQUENIO 2035 - 2039.	
SISTEMAS GENERALES	
Tipología	Actuación
Viario	Accesos desde la carretera A-8002 a las Áreas Funcionales 1 y 4.
	Desdoblamiento de la carretera A-8002 desde el acceso al Área Funcional 1 hasta la carretera A-8004, al norte.
	Desdoblamiento de las vías colectoras proyectadas en el Nuevo Acceso Norte a Sevilla (A-8009), en el momento en el que la ocupación de empresas instaladas en fases anteriores del Área Logística generen el tráfico suficiente que haga necesaria su ejecución.*
	Ejecución del carril bici paralelo a la carretera A-8009.
Abastecimiento de agua	Prolongación de la nueva red DN 500 mm paralela a la carretera A-8009, bordeando el Área Funcional 1, hasta conectar en la conducción existente en la carretera A-8002, creando un segundo anillo de distribución.
Saneamiento de residuales	Nuevo colector de aguas residuales para conectar con la futura EDAR junto al río Guadalquivir, si hubiera entrado en servicio.
Suministro eléctrico	Desvío y soterramiento de las dos LEATs aéreas de 132 KV que atraviesan el Área Funcional 1.
	Construcción de la segunda fase de la nueva Subestación
*El desdoblamiento de vías colectoras en la A-8009 entre SE-35 y SE-40 deberá coordinarse con las actuaciones propuestas en SE-40 y Paso Territorial Norte.	



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 166/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

4. EVALUACIÓN Y VIABILIDAD ECONÓMICA.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 167/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJKAYY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

4.1 Introducción.

La legislación urbanística vigente exige, para el planeamiento de desarrollo, que se incorpore la *evaluación económica de la implantación de los servicios y de la ejecución de las obras de urbanización* y que dicha evaluación debe expresar su coste aproximado, señalando las diferencias que pudieran existir en función del momento en que hayan de implantarse, según lo previsto en el Plan de Etapas, así como que las evaluaciones habrán de referirse, como mínimo, a las siguientes obras y servicios:

- Explanación, pavimentación, señalización y jardinería.
- Redes de abastecimiento de agua, riego e hidrantes contra incendios.
- Red de alcantarillado.
- Redes de distribución de energía eléctrica y alumbrado público.
- Otras redes o canalizaciones de servicios que prevea el Plan.
- Establecimiento de servicios públicos de transporte y recogida de basuras, si procede.
- Obras especiales como pasos a distintos niveles, desviación de redes de servicios existentes y otras.
- Indemnizaciones procedentes por el derribo de construcciones, destrucción de plantaciones y otras obras e instalaciones que exija la ejecución del Plan.



En consecuencia, con ello, el objeto del presente capítulo es la determinación de la viabilidad económica del desarrollo del Plan Especial del Área Logística de Majarabique, mediante una estimación previa de las inversiones totales necesarias para la puesta en marcha de la ordenación y previsiones consideradas en el Plan Especial y el análisis de las repercusiones que de estas se derivan.

4.2 Estimación de inversiones totales.

La estimación de las inversiones totales contempla la evaluación del coste de las obras de urbanización y de implantación de los servicios necesarios de acuerdo a la ordenación prevista en el Plan Especial y todos los costes de carácter técnico-administrativos que implican la ejecución del planeamiento especial para la transformación de la realidad física, jurídica y económica de los terrenos.

En la evaluación de los costes de obras se han considerado todas aquellas que garantizan la accesibilidad y dotación de servicios del conjunto, incluyendo los sistemas generales tanto viarios, como las obras singulares y de conexión de servicios exteriores y la urbanización interior de los Parques de Actividad distinguiendo entre las básicas y las diferidas.

Al coste de ejecución de las obras se les ha añadido aquellos otros de carácter técnico-administrativos tales como: levantamientos topográficos, estudios geotécnicos, honorarios profesionales, tasas e impuestos, gastos de gestión y comercialización.

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 168/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJKAYY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

En las estimaciones realizadas no se han incluido los costes de adquisición del suelo.

4.2.1 Costes de urbanización de la parcela.

En los costes de urbanización se han distinguido los siguientes conceptos:

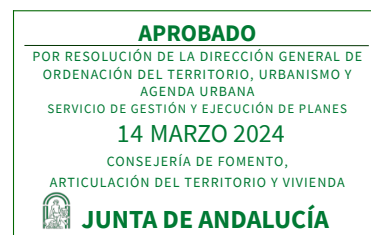
- Sistemas generales viarios.
 - Accesos desde las carreteras A-8002 y A-8003.
 - Desdoblamiento de la carretera A-8003.
 - Desdoblamiento de la carretera A-8002.
 - Desdoblamiento vías colectoras nuevo acceso norte A.8009.
 - Remodelación del enlace de la SE-20 con la A-8009
 - Ejecución carril bici.
- Sistema general viapecuario.
 - Acondicionamiento cordel de Brenes.
- Sistema general ferroviario.
 - Conexión ferroviaria de la Terminal Intermodal.
- Obras singulares y conexión servicios exteriores.
 - Red de agua potable DN 500 mm.
 - Red de agua potable DN 300 mm.
 - Desvío cauce arroyo Cumbreño.
 - Desvío red existente AP-16-12".
 - Conexión con EDAR San Jerónimo.
 - Conexión con futura EDAR rio Guadalquivir.
 - Adecuación subestación eléctrica Cross San Jerónimo.
 - Conexión exterior eléctrica desde subestación.
 - Soterramiento línea eléctrica 66 KV.
 - Soterramiento línea eléctrica 132 KV.
 - Subestación eléctrica.
 - Conexión con red de telecomunicaciones.
- Urbanización interior Parques de Actividad.
 - Vario estructurante.
 - Espacios libres.
- Urbanización interior diferida Parques de Actividad.
 - Vario complementario.
 - Explanación Parques de Actividad.



Para evaluar los costes de urbanización de los conceptos anteriores se han considerado ratios globales, basados en experiencias de similares características, que se incluyen en las tablas

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 169/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

adjuntas en las páginas siguientes y que en el caso de los viarios contempla la inclusión de las partes proporcionales de todos los servicios, aun cuando debe tenerse en cuenta que no es posible una evaluación precisa de las obras hasta que no hayan sido concretadas por sus proyectos específicos.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 170/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

CUADRO ESTIMATIVO DE COSTES DE URBANIZACIÓN DE LA UE - 1. QUINQUENIO 2025 - 2029.					
SISTEMAS GENERALES VINCULADOS A LA UE-1		Medición (m)	Coste		% sobre total UE-1
Tipología	Actuación		Unitario (€/m)	Total (€)	
Viarío	Acceso desde la A-8003 a las Áreas Funcionales 2 y 3.	-	-	350.000	2,84
	Intersección con la carretera A-8002.	-	-	350.000	2,84
	Desdoblamiento de la carretera A-8003, desde la carretera A-8009 hasta el acceso de las Áreas Funcionales 2 y 3.	-	-	2.800.000	22,68
	Remodelación del nudo de la carretera SE-20 con la carretera A-8009.	-	-	2.500.000	20,25
	Conexión con el actual vial de acceso a las instalaciones de ADIF	-	-	350.000	2,84
Abastecimiento de agua	Nueva arteria de DC 500 mm desde el punto de conexión en depósito de entronque hasta conectar con la red DN 300 mm.	1.650	190	313.500	2,54
	Prolongación de la red DN 300 mm existente hasta cerrar un primer anillo con la nueva red DN 500 mm y con red DN 500 mm existente en paralelo a la carretera A-8002.	850	95	80.750	0,65
Saneamiento de residuales	Desvío de la red existente AP-16 12" en el interior del Área Funcional 3.	700	100	70.000	0,57
	Conexión con colector existente.				
Suministro eléctrico	Desvío y soterramiento de la LEAT aérea de 66 KV que atraviesa el Área Funcional 3.	650	1.500	975.000	7,90
	Desvío y soterramiento de las dos LEATs aéreas de 132 KV que atraviesan el Área Funcional 2.	1.030	3.000	400.000	3,24
	Construcción de la primera fase de la nueva Subestación	-	-	4.100.000	33,21
Teleco	Conexión con red existente en la carretera A-8002 hasta acceso áreas funcionales CTM-2 y CTM-3	900	60	54.000	0,44
Ambiental	Punto limpio	-	-	750	0,01
TOTAL COSTES SISTEMAS GENERALES VINCULADOS A LA UE-1				12.344.000	100,00

APROBADO
 POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE
 ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y
 AGENDA URBANA
 SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES
14 MARZO 2024
 CONSEJERÍA DE FOMENTO,
 ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

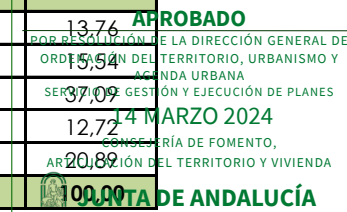
JUNTA DE ANDALUCÍA

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 171/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJKAY927XJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

URBANIZACIÓN INTERIOR DE LA UE-1		Medición (m)	Coste		% sobre total UE-1
Tipología	Actuación		Unitario (€/m)	Total (€)	
Básica	Viaro Estructurante Áreas Funcionales 2 y 3	74.079	100	7.407.911	48,90
	Espacios Libres Áreas Funcionales 2 y 3	59.320	20	1.186.393	7,83
Diferida	Viaro Complementario Áreas Funcionales 2 y 3	47.233	80	3.778.666	24,94
	Desbroce Tierra Vegetal Áreas Funcionales 2 y 3	611.471	2	1.222.942	8,07
	Explanación manzanas CTM-2, CTM-3 y TI	388.370	4	1.553.481	10,25
TOTAL COSTES URBANIZACIÓN INTERIOR DE LA UE-1				15.149.392	100,00

CUADRO ESTIMATIVO DE COSTES DE URBANIZACIÓN DE LA UE-2. QUINQUENIO 2030 - 2034.					
SISTEMAS GENERALES VINCULADOS A LA UE-2					
Tipología	Actuación	Medición (m)	Coste		% sobre total UE-2
			Unitario (€/m)	Total (€)	
Ferrovionario	Conexión ferroviaria de la Terminal Intermodal	16.077	50	803.850	55,71
Saneam. pluviales	Desvío del cauce del arroyo Cimbrenño.	1.500	300	450.000	31,19
TOTAL COSTES SISTEMAS GENERALES Y ACTUACIONES VINCULADAS A LA UE-2				1.442.924	100,00

URBANIZACIÓN INTERIOR DE LA UE-2		Medición (m)	Coste		% sobre total UE-2
Tipología	Actuación		Unitario (€/m)	Total (€)	
Básica	Viaro Estructurante Área Funcional 3	10.135	100	1.013.450	13,76
	Espacios Libres Área Funcional 3	57.248	20	1.144.961	15,54
Diferida	Viaro Complementario Área Funcional 3	34.149	80	2.731.955	37,09
	Desbroce Tierra Vegetal Área Funcional 3	468.519	2	937.038	12,72
	Explanación manzanas CTM-3 y TI	384.618	4	1.538.470	20,89
TOTAL COSTES URBANIZACIÓN INTERIOR DE LA UE-2				7.365.874	100,00



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 172/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

CUADRO ESTIMATIVO DE COSTES DE URBANIZACIÓN DE LA UE-3. QUINQUENIO 2035 - 2039.					
SISTEMAS GENERALES VINCULADOS A LA UE-3					
Tipología	Actuación	Medición (m)	Coste		% sobre total UE-3
			Unitario (€/m)	Total (€)	
Viarío	Accesos desde la carretera A-8002 a las Áreas Funcionales 1 y 4.	-	-	750.000	6,53
	Desdoblamiento de la carretera A-8002 desde el acceso al Área Funcional 1 hasta la carretera A-8004, al norte.	-	-	1.800.000	15,67
	Desdoblamiento de las vías colectoras proyectadas en el Nuevo Acceso Norte a Sevilla (A-8009)	-	-	1.400.000	12,19
	Ejecución del carril bici paralelo a la carretera A-8009.	5.587	20	111.734	0,97
Abastecimiento de agua	Prolongación de la nueva red DN 500 mm paralela a la carretera A-8009, bordeando el Área Funcional 1, hasta conectar en la conducción existente en la carretera A-8002, creando un segundo anillo de distribución.	1.300	190	247.000	2,15
Saneamiento de residuales	Nuevo colector de aguas residuales para conectar con la futura EDAR junto al río Guadalquivir.	2.200	150	330.000	2,87
Suministro eléctrico	Desvío y soterramiento de las dos LEATs aéreas de 132 KV que atraviesan el Área Funcional 1.	1.950	3.000	5.850.000	50,92
	Construcción de la segunda fase de la nueva Subestación	-	-	1.000.000	8,70
TOTAL COSTES SISTEMAS GENERALES VINCULADOS A LA UE-3				11.488.734	100,00

URBANIZACIÓN INTERIOR DE LA UE-3					
Tipología	Actuación	Medición (m)	Coste		% sobre total UE-3
			Unitario (€/m)	Total (€)	
Básica	Viarío Estructurante Áreas Funcionales 1 y 4	70.650	100	7.065.020	48,63
	Espacios Libres Áreas Funcionales 1 y 4	128.932	20	2.578.647	17,75
Diferida	Viarío Complementario Áreas Funcionales 1 y 4	32.934	80	2.634.696	18,14
	Desbroce Tierra Vegetal Áreas Funcionales 1 y 4	539.151	2	1.078.302	7,42
	Explanación manzanas CTM-1 y CTM-4	292.856	4	1.171.425	8,06
SUBTOTAL COSTES URBANIZACIÓN INTERIOR DE LA UE-3				14.528.090	100,00

TOTAL COSTES SISTEMAS GENERALES Y OTRAS ACTUACIONES			25.275.658	40,56
TOTAL COSTES URBANIZACIÓN INTERIOR			37.043.357	59,44
TOTAL COSTE DE OBRAS			62.319.014	100,00

APROBADO

POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y
AGENDA URBANA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

14 MARZO 2024

CONSEJERÍA DE FOMENTO,
ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

JUNTA DE ANDALUCÍA

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 173/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJKAY927XJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

4.2.2 Honorarios, tasas y otros costes.

A los costes indicados hemos de sumar los importes correspondientes a honorarios profesionales, de las licencias y tasas y otros gastos, entre los cuales incluimos gastos financieros, de gestión y de comercialización.

Para ello consideramos para cada fase una partida alzada desglosada porcentualmente como recoge la siguiente tabla:

ESTIMACIÓN DE OTROS COSTES				
CONCEPTO	IMPORTE POR UNIDADES DE EJECUCIÓN (€)			
	PRIMERA	SEGUNDA	TERCERA	TOTAL
Honorarios Profesionales (12 %)	3.299.207	1.057.056	3.122.019	7.478.282
Licencias y Tasas Municipales (4 %)	1.099.736	352.352	1.040.673	2.492.761
Gastos financieros, de gestión y de comercialización (2 %)	549.868	176.176	520.336	1.246.380
TOTAL OTROS COSTES	4.948.811	1.585.584	4.683.028	11.217.423

4.2.3 Resumen de costes de urbanización totales.

La tabla adjunta resume los costes totales de implantación del Área Logística, desagregados por fases:

RESUMEN DE INVERSIÓN NECESARIA				
CONCEPTO	IMPORTE POR UNIDADES DE EJECUCIÓN (millones de €)			
	PRIMERA	SEGUNDA	TERCERA	TOTAL
Sistemas generales viarios	6,00	0,19	4,06	10,25
Sistema general ferroviario	0,00	0,80	0,00	0,80
Obras singulares y otras conexiones exteriores	5,99	0,45	6,43	12,87
Urbanización interior básica	8,59	2,16	9,64	20,40
Urbanización interior diferida	6,56	5,21	4,88	16,65
Otros costes	4,95	1,59	4,68	11,22
TOTAL OTROS COSTES	32,09	10,39	29,70	72,19

4.2.4 Viabilidad económica de la actuación.

La viabilidad económica de la actuación se deducirá obteniendo las repercusiones sobre el metro cuadrado de suelo que se derivan de la inversión total y su contraste con los precios de mercado de otros suelos de similares características.

4.2.4.1 Repercusiones.

Las diferentes repercusiones obtenidas de la estimación de las inversiones necesarias para el desarrollo del Área Logística de Majarabique, se incluyen en la tabla siguiente.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL. ENERO 2024.



163

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 174/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

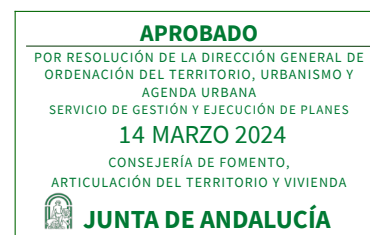
REPERCUSIÓN SOBRE SUELO DE LA INVERSIÓN NECESARIA POR UNIDADES DE EJECUCIÓN (€/m ²)				
UE	Concepto	Importe (mill. €)	Superficie (m ²)	Repercusión (€/m ²)
UE -1	Suelo Lucrativo Áreas Funcionales 2 y 3	32,09	301.853	106,31
	Suelo Neto Total, Demanial y Patrimonial		388.370	82,63
UE -2	Suelo Lucrativo Área Funcional 3	10,39	133.551	77,83
	Suelo Neto Total, Demanial y Patrimonial		384.618	27,03
UE -3	Suelo Lucrativo Áreas Funcionales 1 y 4	29,70	274.938	108,02
	Suelo Neto Total, Demanial y Patrimonial		292.856	101,41
Total	Suelo Lucrativo	72,19	710.342	101,62
	Suelo Neto Total		1.065.844	67,73

4.2.4.2 Viabilidad económica.

De la tabla anterior se colige que la UE-1 tiene unos costes de repercusión homologables a los de otras actuaciones de similar escala. Por su parte, las repercusiones sobre la UE-2 son mucho más reducidas, sobre todo a la vista de su escaso tamaño y de los pocos sistemas generales que tiene vinculados a su desarrollo.

Esta situación hace que la UE-3 tenga que realizar un sobreesfuerzo para su puesta en marcha, que, si bien no pone en riesgo su viabilidad, debe considerarse en de cara a su efectiva ejecución que los ritmos de comercialización y venta de las fases anteriores hayan sido los adecuados, garantizando de esta forma la flexibilidad pretendida para la actuación y facilitando una laminación temporal de la inversión.

Esta variabilidad en las repercusiones viene a confirmar lo acertado de la concatenación del faseado y de la programación temporal prevista, puesto que las etapas sucesivas deberían iniciarse una vez se hubiese alcanzado un grado de ocupación de las etapas pretéritas que facilite la disponibilidad de recursos económicos para abordar nuevas inversiones.



5. ESTUDIO DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 176/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJKAYY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

5.1 Normativa aplicable.

Una de las innovaciones significativas del *Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por la que aprueba el texto refundido de la ley de Suelo*, es la relativa a la evaluación, control y seguimiento de la sostenibilidad del desarrollo territorial y urbano.

La norma establece que todos los instrumentos de ordenación territorial y urbanística deberán someterse preceptivamente a evaluación económica, además de la ambiental.

El artículo 15 del *Real Decreto Legislativo 2/2008*, regula la evaluación y seguimiento de la sostenibilidad del desarrollo urbano tanto en la vertiente ambiental como en la económica, siendo este último aspecto el expresado en el 4º apartado que concreta el *Informe o Memoria de Sostenibilidad Económica*, con el siguiente tenor literal:

“Artículo 15. Evaluación y seguimiento de la sostenibilidad del desarrollo urbano.

(...)

4. La documentación de los instrumentos de ordenación de las actuaciones de urbanización debe incluir un informe o memoria de sostenibilidad económica, en el que se ponderará en particular el impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes, así como la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos. (...)”

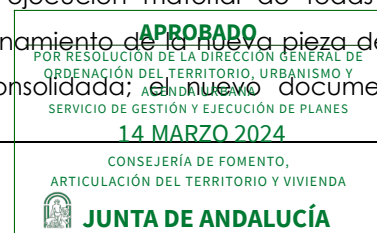
Por otra parte, el artículo 19.1.3º de la *Ley 2/2012, de 30 de enero, de modificación de la LOUA* establece que en función del alcance y la naturaleza de las determinaciones del instrumento de planeamiento contendrá un informe de sostenibilidad económica, que debe contener la justificación de la existencia de suelo suficiente para usos productivos y su acomodación al desarrollo urbano previsto en el planeamiento, así como el análisis del impacto de las actuaciones previstas en las Haciendas de las Administraciones Públicas responsables de la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras y de la implantación y prestación de los servicios necesarios.

Esta nueva exigencia normativa pretende mejorar la información necesaria para la toma de decisiones públicas de carácter territorial y urbanístico.

Este nuevo concepto de “sostenibilidad económica” es distinto de la “viabilidad económica” tradicionalmente recogida en los estudios “económico-financieros” que se han venido incorporando en los instrumentos de planeamiento.

A diferencia de los anteriores estudios Económico-Financieros cuya finalidad era de evaluar la suficiencia de los recursos económicos para la ejecución material de todas las infraestructuras y servicios necesarios para la puesta en funcionamiento de la nueva pieza de la ciudad sin merma de la calidad urbana anteriormente consolidada; el nuevo documento

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVISIONAL ENERO 2024.



166

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 177/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

denominado "Informe o Memoria de Sostenibilidad Económica", además de realizar lo anteriormente mencionado, tiene una perspectiva temporal superior, pues plantea un estudio y análisis del coste público de mantenimiento y conservación de los nuevos ámbitos una vez urbanizados y recibidos por la Administración Pública.

5.2 Metodología.

Según la *Guía Metodológica para la Redacción de Informes de Sostenibilidad Económica*, elaborada por la Secretaría de Estado de Vivienda y Actuaciones Urbanas del Ministerio de Fomento, para dar cumplimiento a lo dispuesto en el TRLS, el Informe de Sostenibilidad Económica (ISE en lo sucesivo) centrará el análisis económico en las cuentas públicas y distinguirá dos niveles territoriales: el municipal y el supramunicipal.

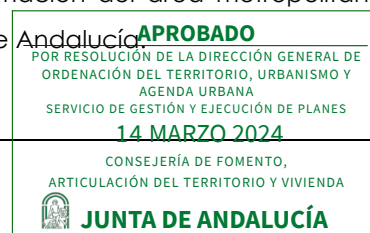
Además, el ISE debe analizar tanto los gastos públicos de inversión por la construcción de infraestructuras y equipamientos, como los gastos corrientes de mantenimiento y conservación de las nuevas infraestructuras y los derivados de la prestación de los nuevos servicios.

También debe evaluar si la ordenación propone una distribución de usos urbanísticos que incluya suelo para usos productivos en proporción adecuada y en cantidad suficiente, en relación con el uso residencial, para favorecer la sostenibilidad del modelo urbano.

En el caso de la actuación prevista para el Área Logística de Majarabique, se trata de una actuación de Interés Autonómico con características singulares que la diferencian de una actuación urbanizadora convencional desarrollada en el marco del planeamiento urbano de ámbito municipal, con las siguientes características:

- Es una actuación de ámbito regional, a nivel supramunicipal, que deriva del planeamiento territorial y estratégico, el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013 (PISTA), aprobado por Decreto 457/2008, de 16 de septiembre, y el Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Sevilla, aprobado por Decreto 267/2009, de 9 de junio.
- Se rige por legislación específica, la Ley 5/2001, de 4 de junio, por la que se regulan las áreas de transporte de mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía y según la Disposición Adicional Cuarta de la LOUA, las reservas para las dotaciones previstas en la LOUA no serán de aplicación a lo establecido en la Ley 5/2001.
- Los usos previstos, logístico e industrial multifuncional, son usos productivos en su totalidad. Se trata, por tanto, de una actuación destinada a añadir valor productivo a la región a través del establecimiento de suelo para actividades económicas que pueden dar respuesta a la demanda existente vinculada al transporte y la transformación del área metropolitana de Sevilla y que formará parte de la red de nodos logísticos de Andalucía.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVINCIAL. ENERO 2024.



167

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 178/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

- La entidad promotora de la actuación es la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, entidad pública de la Junta de Andalucía y dependiente de la Consejería de Fomento y Vivienda, que en virtud de la Disposición Adicional Segunda de la Ley 5/2001 ostenta las competencias en materia de planificación, fomento, desarrollo y control de las áreas de transporte de interés autonómico.
- El desarrollo efectivo de la gestión del área logística recae en la mercantil Red Logística de Andalucía SA, sociedad instrumental de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, la cual tiene encomendada la dirección, control mantenimiento de sus obras, infraestructuras e instalaciones, así como la gestión de sus dotaciones y servicios.
- Los suelos demaniales resultantes de la nueva ordenación no pasan a formar parte de sistemas locales o sistemas generales, sino que, cumpliendo con los estándares de superficies que estipula la Ley 5/2001, son suelos de titularidad pública cuya gestión y mantenimiento dependen del gestor del Área Logística.

Debido a las particularidades enumeradas el análisis de la sostenibilidad económica no puede ajustarse al esquema metodológico propuesto en la *Guía Metodológica para la Redacción de Informes de Sostenibilidad Económica*, de modo que venimos a dar respuesta razonada a los distintos aspectos del análisis de la sostenibilidad económica, pero sin ceñirnos a la metodología referida, que se estructura en tres partes diferenciadas:

- Viabilidad económica
- Impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas
- Suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos

5.3 Viabilidad económica.

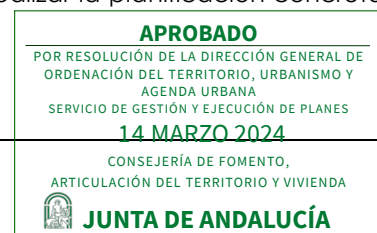
5.3.1 Etapas consideradas.

Se considera la viabilidad económica de la actuación en su conjunto, por lo que se realiza un análisis global de las inversiones necesarias, cada una de las cuales se llevará a cabo en la etapa que corresponda en función de lo recogido en el apartado 3. *Programa de Desarrollo* del presente documento.

No obstante, en la intervención de la Administración Actuante se pueden distinguir tres fases diferentes dentro de cualquier actuación planificada:

- Obtención del suelo: el agente responsable de esta fase se encarga de financiar los costes derivados para conseguir la propiedad del terreno en el que se realizará la actuación.
- Proyecto y obra: se trata de la financiación destinada a realizar la planificación concreta de las acciones y ejecución de las mismas.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVINCIAL ENERO 2024.



168

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 179/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJKAYY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

- **Mantenimiento:** en esta fase el agente responsable se encarga de sufragar los gastos generados por el sostenimiento de las infraestructuras o elementos urbanos implantados, como el mantenimiento de los viales, servicios de abastecimiento de agua y saneamiento, alumbrado público, recogida de basuras y limpieza viaria, espacios libres etc.

5.3.2 Análisis de la inversión necesaria.

La estimación de las inversiones totales contempla la evaluación del coste de las obras de urbanización y de implantación de los servicios necesarios de acuerdo a la ordenación prevista en el Plan Especial y todos los costes de carácter técnico-administrativos que implican la ejecución del planeamiento especial para la transformación de la realidad física, jurídica y económica de los terrenos.

En la evaluación de los costes de obras se han considerado todas aquellas que garantizan la accesibilidad y dotación de servicios del conjunto, incluyendo los sistemas generales tanto viarios, como las obras singulares y de conexión de servicios exteriores y la urbanización interior de los Parques de Actividad distinguiendo entre las básicas y las diferidas.

Al coste de ejecución de las obras se les ha añadido aquellos otros de carácter técnico-administrativos tales como: levantamientos topográficos, estudios geotécnicos, honorarios profesionales, tasas e impuestos, gastos de gestión y comercialización.

RESUMEN DE INVERSIÓN NECESARIA				
CONCEPTO	IMPORTE POR UNIDADES DE EJECUCIÓN (millones de €)			
	PRIMERA	SEGUNDA	TERCERA	TOTAL
Sistemas generales viarios	6,00	0,19	4,06	10,25
Sistema general ferroviario	0,00	0,80	0,00	0,80
Obras singulares y otras conexiones exteriores	5,99	0,45	6,43	12,87
Urbanización interior básica	8,59	2,16	9,64	20,40
Urbanización interior diferida	6,56	5,21	4,88	16,65
Otros costes	4,95	1,59	4,68	11,22
TOTAL OTROS COSTES	32,09	10,39	29,70	72,19

5.3.3 Repercusión económica estimada de la inversión necesaria.

Las diferentes repercusiones obtenidas de la estimación de las inversiones necesarias para el desarrollo del Área Logística de Majarabique, se incluyen en la tabla siguiente:



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 180/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

REPERCUSIÓN SOBRE SUELO DE LA INVERSIÓN NECESARIA POR UNIDADES DE EJECUCIÓN (€/m ²)				
UE	Concepto	Importe (mill. €)	Superficie (m ²)	Repercusión (€/m ²)
UE -1	Suelo Lucrativo Áreas Funcionales 2 y 3	32,09	301.853	106,31
	Suelo Neto Total, Demanial y Patrimonial		388.370	82,63
UE -2	Suelo Lucrativo Área Funcional 3	10,39	133.551	77,83
	Suelo Neto Total, Demanial y Patrimonial		384.618	27,03
UE -3	Suelo Lucrativo Áreas Funcionales 1 y 4	29,70	274.938	108,02
	Suelo Neto Total, Demanial y Patrimonial		292.856	101,41
Total	Suelo Lucrativo	72,19	710.342	101,62
	Suelo Neto Total		1.065.844	67,73

5.4 Análisis del impacto en la Hacienda Municipal.

A continuación, se relacionan los distintos aspectos que deben ser objeto de estudio en cuanto al análisis del impacto en las Haciendas Municipales y la repercusión en el caso concreto del Área Logística de Majarabique en los municipios de La Rinconada y Sevilla.

5.4.1 Análisis de la repercusión de los gastos e ingresos sobre Haciendas Públicas Municipales.

Como ya se ha señalado anteriormente, el promotor de la actuación es la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, recayendo el desarrollo efectivo de la gestión del Área Logística en la mercantil Red Logística de Andalucía, S.A.

Asimismo, de las inversiones previstas para la materialización del área logística no se ha asignado ninguna a las Haciendas Públicas municipales, como tampoco se ha hecho para el mantenimiento de los viales, servicios, espacios libres y equipamientos, que será labor de Red Logística de Andalucía, S.A.

Por tanto, a la vista de que ni la construcción, ni las labores de mantenimiento y gestión suponen carga alguna para las Haciendas Municipales, no procede analizar su incidencia sobre las Haciendas Públicas Municipales.

Del lado de los ingresos, sin embargo, sí se generarán los correspondientes a los impuestos de naturaleza tributaria que generen las empresas que se instalen en el área logística, tanto directos: impuesto sobre bienes inmuebles (IBI) e impuesto sobre las actividades económicas (IAE), como indirectos, derivados del impuesto sobre construcciones, instalaciones y obras (ICIO), con un saldo fiscal, en este caso, netamente positivo para las arcas municipales.

Adicionalmente, la entrada en actividad de un parque logístico como el proyectado, dotado de todos los servicios asociados, proporcionará indirectamente ventajas en la economía municipal, como son los siguientes:

- Generación de empleo directo e indirecto asociado a la nueva actividad que se desarrolle en los suelos ordenados y los servicios que en ella se presten.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVINCIAL. ENERO 2024.



170

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 181/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJDDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

- Mejora en las infraestructuras de accesos y de las redes de infraestructura de servicios vinculadas al ámbito con capacidad potencial, en algunos de ellos, para dar servicio a las áreas y sectores colindantes.
- Generación de un nuevo foco de atracción para actividades logísticas e industriales en La Rinconada y Sevilla, y en municipios aledaños.

5.5 Análisis del impacto en la Haciendas supramunicipales.

El análisis del impacto económico supramunicipal no es, en este caso, evaluable desde una metodología input-output, tal como se plantea en la *Guía Metodológica para la Redacción de Informes de Sostenibilidad Económica*, sino que trasciende el ámbito regional al formar parte integrante de un Sistema Intermodal de Transporte con influencia a nivel regional, nacional e incluso internacional, dado el carácter estratégico del mismo.

El establecimiento del uso logístico al que se destinan los terrenos a urbanizar influye directa e indirectamente sobre distintos ámbitos económicos desde el local al regional. Esta influencia se ha analizado en el estudio de *Impacto de los Centros de Transporte y Logística en España* de enero de 2010 (ACTE).

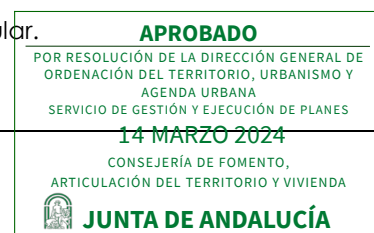
En cuanto a la economía, los cambios experimentados por los flujos de mercancías y el desarrollo de los distintos servicios del sector logístico y de la organización consiguiente, ejercen sus efectos sobre:

- Las inversiones, como las destinadas a las infraestructuras, equipos de transporte, terminales, instalaciones, etc. Estas inversiones ejercen un efecto inducido positivo sobre el empleo, que puede durar años.
- Aumento de los ingresos para el erario público (local, regional o nacional) por aumento de las actividades y por tanto valor generado (producto bruto regional/nacional) que producirá, en consecuencia, un crecimiento de los recursos fiscales.
- Aumento en la tributación y tasas municipales implicando expuestos anteriormente
- Generación de riqueza (aportación del VAB), generación de ingresos derivados de los procesos de construcción y explotación.
- Beneficios en las empresas: dependiendo de la situación previa, las empresas pueden obtener, mediante su implantación en un centro logístico o de transporte, disminución de costes totales y emprender una mayor racionalidad en sus costes de explotación con una elevación general de los niveles de calidad.

Desde el punto de vista del empleo, el desarrollo de sectores logísticos, según las conclusiones del estudio ACTE, ejerce sus efectos sobre:

- Empleo estructural/directo: o empleo que sostiene la actividad interna debido al aumento del flujo de las mercancías que es preciso transportar y manipular.

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN PROVINCIAL. ENERO 2024.



171

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 182/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

- Empleo indirecto: o empleo generado durante las fases de obra (Urbanización y edificación) tratándose de un empleo temporal que se mantiene mientras se ejecutan las obras o a partir de actividades auxiliares como mantenimiento, reparaciones, suministros etc.

Cuantitativamente, la influencia de la actividad logística sobre la economía y el empleo, el estudio ACTE, a partir del tratamiento estadístico de la información facilitada por cada Centro de Transporte Logístico analizado, recoge los siguientes parámetros y ratios:

- Inversión total= 170 €/m² superficie total de la actuación
- Inversión total = 290 €/m² superficie logística
- Empleo directo total 25 empleo/ha superficie total
- Empleo total (directo e indirecto) 1/40.000 € inversión

Si aplicamos estos parámetros al área logística de Majarabique obtendríamos los siguientes datos:

- Inversión total = 170 € x 1.932.000 m² = 328,44 M€
- Inversión total = 290 € x 1.065.842,81 m² = 309,09 M€
- Empleo directo total 25 x 193,20 ha = 4.830 empleos
- Empleo total 322.236.400/ 40.000 = 8.211 empleos

5.6 Suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos.

En cuanto a la evaluación de los usos, lo que se debe analizar es si la ordenación en lo referido a la distribución de usos urbanísticos incluye suelo para usos productivos en proporción adecuada y cantidad suficiente, en relación al uso residencial, para favorecer la sostenibilidad ambiental del modelo urbano.

En el caso de la actuación planteada, parece claro que, al ser destinada la totalidad del suelo a usos logísticos, industriales y de servicios, se garantiza la suficiencia de suelo de uso productivo, no solo a nivel del ámbito ordenado sino para dar respuesta a una demanda de ámbito superior.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	18/03/2024	PÁGINA 183/183
VERIFICACIÓN	Pk2jmJYKAY927XJJDAZ3T7YBHH79C	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	