

conformando un nodo de actividad ligado al transporte por carretera, para que dispongan de servicios como:

1. Andenes de intercambio de pasajeros.
2. Caseta de Servicios que alberga los usos asociados a la instalación.
3. Aparcamiento de vehículos privado para usuarios de la instalación.

Las ventajas socioeconómicas que la instalación del Apeadero de autobuses de Loja introduce en el sistema se podrían concretar en las siguientes:

- Infraestructura clave para mejorar el intercambio interurbano de pasajeros, con el consiguiente beneficio económico para el municipio.
- Fomento de la actividad en torno a dicha instalación.

En términos generales se mejora la situación socioeconómica de la zona de influencia de la actividad propuesta.

4. Características de las edificaciones, obras e instalaciones.
- 4.1. Generalidades.

Las actuaciones a realizar en la parcela objeto de este documento van encaminadas a desarrollar un Equipamiento Público ligado al Sistema General de Transportes, de servicio a pasajeros.

Para ello será necesario prever las obras e instalaciones que se detallan en el presente epígrafe y que tendrán como norma general el respeto hacia el paisaje y minimizar la introducción de elementos que pudieran tener un impacto ambiental negativo en la zona.

Para la instalación del Apeadero de autobuses de Loja es necesario ejecutar las siguientes obras:

- Replanteo: Se llevará a cabo el replanteo y ubicación de los elementos que constituyen el Equipamiento.
- Acondicionamiento del terreno y movimiento de tierras: se retirará la capa de tierra vegetal mediante medios mecánicos y se realizarán los movimientos de tierras y excavación necesarios para ubicar los elementos que integran el Apeadero.
- Ejecución de las edificaciones e instalaciones necesarias para ofrecer los servicios relacionados con el transporte:

1. Andenes de intercambio de pasajeros.
  - 1.1. Aparcamiento autobuses.
  - 1.2. Playa de espera de pasajeros.
2. Caseta de servicios a pasajeros:
  - 2.1. Taquillas.
  - 2.2. Almacén.
  - 2.3. Consigna automática.
  - 2.4. Servicios.
  - 2.5. Cocina.
  - 2.6. Bar-Cafetería.
  - 2.7. Sala de espera.
3. Aparcamiento de vehículos privados:

El apeadero de autobuses de Loja ofrecerá todos los servicios relacionados con el transporte de pasajeros.

- 8.2. Justificación y fundamentos de los siguientes aspectos.
1. Utilidad pública o interés social de su objeto.

El proyecto del apeadero de autobuses de Loja es considerado en su conjunto de interés para el bienestar de la población por los siguientes motivos:

- El Apeadero motivará la economía local de la comarca de Loja.
- Se crearán nuevos puestos de trabajo.
- Parte de la inversión repercute directamente en las empresas locales.

2. Incremento Lucrativo de los terrenos.

La instalación del Apeadero de Autobuses objeto de este documento no supone incremento lucrativo en el global del municipio de Loja, al estar destinados dichos terrenos a Equipamiento Público ligado al Sistema General de Transportes y Comunicaciones, por tanto no son necesarias las medidas compensatorias establecidas en la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía, Ley 7/2002.

3. Necesidad de la implantación en suelo no urbanizable.

La ubicación que se propone para el Apeadero de autobuses se justifica en los siguientes términos:

- La actividad a la que se destina, ha de estar próximo a las principales vías de comunicación por carretera, y como intercambiador de pasajeros, no sería eficaz su ubicación en el interior del municipio, es por ello que se sitúa en el borde sur del Suelo Urbano, tangente al trazado de la antigua nacional N-342 Granada, Málaga, en un enclave estratégico de fácil conexión con cualquier punto del municipio de Loja.

4. No inducción de la formación de nuevos asentamientos.

La construcción del Apeadero de Autobuses no inducirá a la formación de nuevos asentamientos, ya que esta se sitúa junto al límite de suelo urbano en el extremo sur del municipio de Loja.

5. Incidencias previsibles en la ordenación del territorio.

La construcción del apeadero de autobuses no tiene una incidencia urbanístico-territorial de importancia ya que se ubica en una zona con mínima actividad agraria. Por tanto no supone impacto de importancia y es por ello que no se propone ningún tipo de corrección.

9. Características urbanísticas de las propuestas.

La actuación, se regulan según el artículo 248 «Ordenanza equipamiento promoción pública» de las vigentes NN.SS de Planeamiento de Loja.

*RESOLUCIÓN de 16 de octubre de 2009, de la Delegación Provincial de Granada, por la que se dispone la publicación de la resolución de la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de 14 de noviembre de 2008, por la que se aprueba definitivamente la Modificación del Plan General de Ordenación Urbanística en sistema portuario y SUS PUE-1 de Motril.*

Para general conocimiento y tras haberse procedido previamente a la inscripción y depósito del Instrumento urbanístico de referencia en el Registro Municipal de Motril y en el Registro Autonómico de Instrumentos de Planeamiento, de Convenios Urbanísticos y de los Bienes y Espacios Catalogados, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 41.1 y 2 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, a continuación se procede a la publicación de la Resolución y Normativa Urbanística correspondiente al citado instrumentos urbanístico:

1. Resolución de la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de fecha 14 de noviembre de 2008, por la que se aprueba definitivamente la Modificación del Plan General de Ordenación Urbanística en Sistema General Portuario y SUS PUE-1 de Motril, promovido por el Ayuntamiento de Motril,.

2. Normas Urbanísticas del referido instrumento de planeamiento recogidas en el Anexo de la presente resolución.

Motril codificación PGOU en Sistema General Portuario y SUS. PUE-1. Ref.ª: 1007-A/2003/13.

Examinado el expediente de Modificación núm. 13 PUE 1 del Plan General de Ordenación Urbanística del término municipal de Motril aprobado por el Ayuntamiento en fecha 28 de enero de 2008, y elevado a la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo a los efectos previstos en el artículo 33. 4 de la Ley 7/2002 de 17 de diciembre.

Atendiendo a lo dispuesto en el citado Texto Legal, Reglamento de Planeamiento, Decreto 220/2006, por el que se regula el ejercicio de competencias de la Comunidad Autónoma de Andalucía en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo y la disposición adicional primera del Decreto 239/2008, de 13 de mayo, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio.

Vistos los informes de la Delegación Provincial de Obras Públicas y Transportes los de legislaciones sectoriales legalmente establecidos y en virtud de las facultades atribuidas a tenor de lo dispuesto en el art. 13.2.a) del Decreto 220/2006, la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo en relación con los artículos 31.2.B) a. y 32.4 de la antes citada Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía, la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio

#### HA RESUELTO

Primero. Aprobar definitivamente el mismo.

Segundo. Esta resolución se publicará en el BOJA, según lo dispuesto en el artículo 41 de la LOUA, una vez se haya procedido al depósito en el Registro del Ayuntamiento y en el Registro Autonómico de Instrumentos de Planeamiento, Convenios Urbanísticos y Espacios Catalogados, así mismo se notificará al Ayuntamiento de e interesados.

Contra la presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, cabe interponer recurso contencioso-administrativo, en el plazo de dos meses contados a partir del día siguiente al de su notificación ante el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo con competencia territorial según se prevé en el art. 14 de la Ley 29/1998, de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa de 13 de julio, o en su caso, ante la correspondiente Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía y con cumplimiento de los requisitos previstos en la mencionada Ley, todo ello sin perjuicio de que por Vd. se pueda ejercitar cualquier otro que estime procedente.

Granada, 16 de octubre de 2009.- La Delegada, P.S.R. (Decreto 21/85, de 5.2), el Secretario General, Alfonso R. López Romero.

#### A N E X O

##### 1. Objeto.

El objeto de la presente modificación es actualizar y adaptar los límites del SG Portuario ZAL (Zona de Actividades Logísticas), el sector del suelo urbanizable colindante SUS PUE-1 y, el sistema general de infraestructuras CN-340 y Carretera del Puerto. Son las demandas y determinaciones que se derivan de la afección al Dominio Público Portuario y, el estado que presentan las obras de la Carretera Nacional CN-340, las que determinan la presente acción.

##### 2. Ámbito y situación en el PGOU vigente.

El ámbito de la presente modificación se localiza dentro de los límites administrativos del núcleo de Motril, afectando a las siguientes zonas:

ZAL - Ámbito denominado por el PGOU como SG Portuario, ZAL (Zona de Actividades Logísticas) incluida dentro del límite de servicio del Puerto de Motril. Queda delimitada al Norte por el SUS PUE 1, al sur por el mar, Oeste con el nú-

cleo urbano de Varadero. La superficie del SG Portuario según PGOU es de 721.372.26 m<sup>2</sup>.

SUS PUE 1. Ámbito denominado por el PGOU como SUS PUE-1. La zona tiene una topografía casi horizontal, con ligeras pendientes hacia la costa y, transversalmente, hacia el trazado original de la Rambla de Los Álamos. Limita al Norte con la CN-340, al sur con Dominio Público portuario, zona 1, al este con la Rambla de Los Álamos y al Oeste con la carretera Motril-Puerto. La superficie del ámbito según planeamiento vigente es de 564.134 m<sup>2</sup>.

3. SG infraestructuras CN-340. - Ámbito que ocupa el cruce entre la CN.340 y la Carretera del Puerto, definido por el proyecto de ejecución 12-GR-3560 del Ministerio de Fomento. La zona está definida por una gran rotonda y los carriles de acceso y desembarco de la CN-340 hacia la inferior Carretera del Puerto. Linda al Oeste con el SNU-PA-PCC y al Este con el SUS-PUE-1. Antecedentes.

##### 3.1 Afecciones al Sistema General ZAL

El levantamiento topográfico aportado por la Autoridad Portuaria, establece el deslinde de las propiedades que quedarán afectas al Dominio Público Portuario, según Orden Ministerial del 18 de Junio de 1999. De dicho documento se deduce una diferencia entre la delimitación establecida por el PGOU vigente y la Orden Ministerial mencionada.

Según esto, la OM establece una superficie de 751.484,51 m<sup>2</sup> para el SG Portuario ZAL y, en el PGOU vigente, el ámbito delimitado refleja una medición diferenciada en 30.112,25 m<sup>2</sup>.

##### 3.2. Colindancia con la CN 340.

Por otro lado las directrices de Demarcación de Carreteras para el enlace de la CN-340 con la Crt. Motril-Puerto, actualmente en ejecución, han modificado lo previsto en los estudios previos que se incluyeron en el PGOU y que fueron informados favorablemente y aprobados. Finalmente, la solución viaria ocupa una extensión de suelo distinta a la prevista.

El proyecto 12-GR-3560, implanta una rotonda en el enlace de la Carretera Nacional CN 340 con la carretera de acceso al puerto. Dicha rotonda libera una franja de terrenos con una superficie de 6.389,00 m<sup>2</sup> ubicada al Noroeste del SUS PUE-1. Este suelo queda sin posibilidad de acceso por razón de la topografía que impone la nueva construcción de la infraestructura viaria. En el PGOU vigente, este ámbito pertenece al SG de infraestructuras que -en forma de trébol- servía de conexión entre la CN 340 y la carretera Motril-Puerto, todo ello, según los estudios previos. Esta clasificado por el planeamiento como Suelo No Urbanizable de Protección Agrícola. Cultivo Tradicional (SNU-PA.CT).

Existe una situación muy parecida en el margen Oeste de la Carretera del Puerto. Según ésta, la delimitación que se produce con la nueva conexión a la rotonda libera una parte del suelo destinado a Sistema General de infraestructuras e invade otra parte que pertenece al SNU-PA-PCC. Este reajuste del límite es favorable al SNU, que finalmente suma una mayor superficie en detrimento del sistema general de infraestructura.

3.3. Otras consideraciones. Conexión Playa de las Azucenas.

Establece el PGOU, la necesidad de conexión peatonal entre la ciudad y la Playa de las Azucenas. Este objetivo se materializa, a través de la Rambla de los Álamos y de un sendero peatonal que discurre al Norte de la ZAL, incluida en el sector de suelo urbanizable.

Aunque no se hace referencia expresa y concreta al sendero en la Memoria del PGOU, al hablar de «Comunicación con el mar. Caminos ciudad-vega-mar», en la «Ordenación Estructural» de dicho documento, se menciona «Redes Peatonales» y, se determina su inclusión en sistemas generales o en viarios de mayor rango. De forma genérica, este tipo de recorridos en apoyo del acceso a playas, que comunican la ciudad

y el mar, estarán constituidos por una vía con firme de arena o zahorra compactada, arbolado lineal siguiendo el recorrido y alguna dotación de mobiliario urbano.

Sí aparece mención específica en las Determinaciones del PGOU, asignándole una superficie aproximada de urbanización de 14.000 m<sup>2</sup> e incluyéndolo en el sistema general de espacios libres.

#### 4. Justificación y conveniencia del documento. Régimen Jurídico.

A la vista de estos antecedentes, atendiendo a la consideración de sistemas generales de distinta categoría que tienen los suelos y ámbitos descritos; ante la necesidad de ajustar estas delimitaciones para el correcto desarrollo de los sectores según el régimen jurídico y competencia administrativa que le corresponde, es necesario y conveniente la actualización de los ámbitos afectados por las determinaciones de rango administrativo superior, Orden Ministerial y, Proyecto de ejecución 12-GR-3560 del Ministerio de Fomento para la CN-340.

Este documento se redacta en el momento previo a la aprobación definitiva del Planeamiento de desarrollo del sector urbanizable y se realiza mediante la figura de «Modificación de PGOU para la adaptación de los límites del SG ZAL y SUS PUE.1», en cumplimiento del artículo 38.2 de la LOUA, según la cual, el trámite de modificación de plan lo justifica el hecho de tratarse de sistemas generales.

Además, el hecho de no afectar a los objetivos ni fines del planeamiento general ni alterar integral ni sustancialmente la ordenación estructural establecida, refuerza su amparo desde el artículo 38 de la LOUA:

Art. 38: Modificación de los instrumentos de planeamiento: Concepto, procedencia y límites.

#### 5. Modificación-Innovación Propuesta

La adaptación, antes descrita, de los ámbitos afectados a la situación real y actual, conlleva la modificación de la clasificación del suelo establecida por el PGOU vigente en dos pequeñas zonas del núcleo de Motril:

SG. PORTUARIO. ZAL.

Tal y como se ha mencionado el ámbito de ZAL, se ve afectado por la disparidad existente entre el PGOU y la OM (orden ministerial). Así pues, es cometido de esta modificación la adaptación del PGOU al contenido de la Orden. El límite ampliado del Sistema General Portuario adaptado al límite del dominio público del puerto es:

- SG ZAL PGOU vigente 721.372,26 m<sup>2</sup>.
  - SG ZAL PGOU ampliado 751.484,51 m<sup>2</sup>.
- Ampliación del SG es de 30.112,25 m<sup>2</sup>.

SG. Infraestructura viario nacional. CN-340 y Ctra. Puerto.

Por otro lado, en la zona 2, la discordancia entre los estudios previos del PGOU y el trazado definitivo del enlace de la CN-340 con la carretera Motril-Puerto deja una zona clasificada como SNU PA CT, entre el límite del SUS y la rotonda de enlace que quedan sin posible acceso. Se propone la clasificación de este suelo como SUS e incluirlo dentro del ámbito del SUS PUE 1 (de uso industrial).

Asimismo, se produce un ajuste al Oeste de la carretera, en la que el SNU-PA-PCC viene a retocar su delimitación, que, se ajusta de forma favorable, según expresa el gráfico adjunto. En la situación definitiva del viario, el sistema de infraestructuras libera una superficie mayor de la que ocupa, siendo favorecido el SNU.

Superficie liberada por la Carretera: 5.019,89 m<sup>2</sup>  
 Superficie ocupada por la Carretera: 3.776,96 m<sup>2</sup>  
 El SNU-PA-PCC, queda favorecido en una cantidad de 1.242,93 m<sup>2</sup>.

Suelo urbanizable, Sector SUS-PUE-1

Ámbito:

Estas modificaciones descritas anteriormente, inciden en la delimitación del SUS PUE 1 que tiene que adaptarse al límite establecido por el dominio público portuario y por la nueva ocupación del sistema viario de enlace de la CN 340. Se produce, por tanto, una adaptación del sector a circunstancias del entorno manteniéndose los objetivos y fines del planeamiento previsto.

- SUS PUE-1 vigente: 564.134 m<sup>2</sup>.
- SUS PUE-1 modificado: 543.752 m<sup>2</sup>.
- Diferencia: 20.382 m<sup>2</sup>.

Sendero peatonal playa azucenas:

Como consecuencia del ajuste de los ámbitos que lo limitan e incluyen y, con objeto de mantener los objetivos del PGOU para la conexión de la ciudad con el mar, se mantiene la condición impuesta al planeamiento de desarrollo desde el PGOU, sobre la creación de un sendero peatonal de acceso a la Playa de las Azucenas.

La situación en que queda ZAL y Suelo urbanizable, tras la modificación que se propone, desaconseja la ubicación de este sendero adosado al deslinde sur de ambos, -tal y como se establece en la documentación gráfica del PGOU- debido a su forma quebrada y desestructurada. Por ello, se propone que se ubique de forma coherente con el diseño de viario del sector, incluyéndolo en la traza de vial de mayor rango y, respondiendo a la necesidad de unir la carretera del Puerto y la playa de Azucenas a través de los suelos en desarrollo.

Este sendero tendrá capacidad suficiente para su programa funcional peatonal y bicicleta, así como deberá ir acompañado de elementos vegetación ornamental y sombra, suponiendo una urbanización equivalente a la establecida en las Determinaciones del PGOU. La definición constructiva del mismo, será como mínimo la del denominado por el PGOU vigente como sendero marítimo, o prolongación de los caminos rurales que comunican la ciudad y el mar, constituidos por una vía de trazado variable, firme de arena o zahorra compactada, arbolado lineal siguiendo el recorrido y alguna dotación de mobiliario urbano.

Ordenanzas acorde con objetivos.

El PGOU, para el ámbito de suelo urbanizable del SUS-PUE-1, establece una serie de objetivos que determinen la implantación de un «Parque Empresarial», es decir, un sector con objetivos y ofertas que superan la categoría de un suelo industrial básico. Del texto de la Memoria del PGOU, se extrae:

«Como consecuencia, se clasifica un área de 555.807 m<sup>2</sup> como Suelo Urbanizable de uso industrial -PUE-1-, "Parque Empresarial", que deberá cumplir los siguientes requisitos para su desarrollo: diseño con alta proporción de zonas verdes; alto nivel ecológico y alta calidad arquitectónica, previniéndose para ello una urbanización con altas prestaciones en infraestructuras básicas -red separativa de alcantarillado, depuración propia o garantía de los vertidos, abastecimiento de agua con reciclado para riego, red de gas, recogida selectiva de basura-; y en telecomunicaciones -cableado de fibra óptica, conexiones inalámbricas, etc.-; En resumen, áreas con dotación de infraestructuras modernas que sirvan de atractivo al sector empresarial y que posibilite el impulso y la cualificación del sector.

Este suelo debe estar preparado para la implantación de empresas con actividades diversificadas, -construcción, transformación de productos agrícolas y derivados, productos de consumo-, así como para centros de investigación y diseño, empresas de servicios y empresas de transporte de gran implantación en la zona y para las derivadas y de apoyo a la actividad logística portuaria.

El desarrollo de este sector, por la importancia que tiene para la actividad productiva, se incluye entre los planes públicos de desarrollo estratégico, asumiendo su impulsión y puesta en el mercado la iniciativa pública a través de la Empresa Pública de Suelo de Andalucía (EPSA) que, actuando de promotora, deberá poner en el mercado suelo industrial a precio competitivo en breve plazo.»

(De la Memoria del PGOU: El Suelo Industrial.)

A la vista de dichos objetivos, reforzado ello, con la presencia de Centro de Transporte de Mercancías y el ZAL, se hace necesaria la creación de ordenanza específica que permita el desarrollo e implantación de las industrias y actividades que se pretenden, creando condiciones favorables para la implantación de nuevas empresas y la generación de una imagen cuidada.

Estos requisitos determinan, finalmente, una propuesta específica para el régimen de usos que completa la existente en la Ordenanza vigente del PGOU:

En el PGOU vigente, el uso industrial se articula a través de los siguientes pormenorizados:

Gran Industria / Mediana Pequeña Industria y Almacén / Agroindustrial / Pequeños Talleres.

A cada uno de estos usos, la ordenanza asigna calificaciones edificatorias concretas, que son las propias: Gran Industria, Mediana y Pequeña industria, Agroindustrial e Industria Escaparate, esta última como una especialidad para acometer la solución de implantaciones de actividades industriales de tamaño medio, en las que se desarrolla de forma conjunta con el uso industrial, almacén o taller una actividad comercial de forma complementaria en la misma parcela e incluso edificación.

Con objeto de completar la dotación de calificaciones que permitan el cumplimiento de objetivos en el sector estratégico industrial que se trata, se propone la innovación de una calificación específica para dicho ámbito:

Industrial PUE-1. Ámbito de aplicación: Sector de Suelo Urbanizable SUS-PUE-1.

- Para las condiciones generales de parcelación, Alineación a vial o espacio público, ocupación de la parcela, ocupación bajo rasante, altura y número de Plantas, construcciones por encima de la altura permitida, edificabilidad máxima, patios, condiciones particulares de estética y dotación de aparcamientos, serán los que las que determine el Plan Parcial que desarrolle el sector, respetando los máximos y mínimos establecidos en la Ordenanzas vigentes del PGOU.

- Condiciones particulares de uso: Esta ordenanza admite los siguientes usos compatibles atendiendo a las afecciones derivadas de la aplicación de normativas y ordenanzas de carácter sectorial:

Pequeña y mediana industria:	100%
Almacén:	100%
Pequeños talleres:	100%
Talleres Artesanales:	100%
Comercio local gran superficie:	25% Solo productos relacionados con la actividad
Local comercial:	25% Solo productos relacionados con la actividad Oficinas: 100%
Hospedaje:	100%
Recreativo:	100%
Garaje:	Plta baja y sótano
Equipamiento comunitario:	100% si permite la legislación sectorial aplicable

El Plan Parcial, a través de su ordenación pormenorizada, determinará el régimen de compatibilidad de los usos y el grado de aplicación de esta determinación.

## CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE

*RESOLUCIÓN de 16 de octubre de 2009, de la Secretaría General Técnica, por la que se emplaza a los terceros interesados en determinados recursos contencioso-administrativos*

Habiéndose comunicado por el Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, así como por distintos Juzgados, la interposición de recursos contencioso-administrativos contra disposiciones o actos de esta Consejería, y a tenor de lo dispuesto en el artículo 49 de la Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa,

### HE RESUELTO

Primero. Anunciar la interposición de los siguientes recursos contencioso-administrativos:

1.º Recurso núm. 838/09, interpuesto por Coto Deportivo de Caza San Arturo contra la Resolución del Viceconsejero de Medio Ambiente, de fecha 20.4.09, desestimatoria del recurso de alzada deducido contra la Resolución de la Delegación Provincial de Medio Ambiente en Granada, de fecha 19.12.06, recaída en el expediente sancionador núm. GR/2006/670/CAZ, instruido por infracción administrativa a la normativa vigente en materia de Caza, ante el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo núm. Cinco de Granada.

2.º Recurso núm. 479/09, interpuesto por doña María Rosa Rodríguez González contra la Resolución del Viceconsejero de Medio Ambiente, de fecha 2.4.09, desestimatoria del recurso de alzada interpuesto contra la Resolución de la Delegación Provincial de Medio Ambiente en Granada, de fecha 22.8.06, recaída en el expediente sancionador núm. GR/2006/125/COS, instruido por infracción administrativa a la normativa vigente en materia de Costas, ante el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo núm. Uno de Granada.

3.º Recurso núm. 947/09-S.1.ª, interpuesto por Lomas del Algarrobo y Buenavista, S.L., contra Resolución de la Consejera de Medio Ambiente, de fecha 23.3.09, desestimatoria del recurso de reposición deducido contra la desestimación presunta de la solicitud de procedimiento de responsabilidad patrimonial de la Administración por los daños causados en el incendio originado en la finca Valdio de Zumacares, t.m. de Andújar (Jaén), ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía con sede en Granada.

4.º Recurso núm. 520/09-S.3.ª, interpuesto por don Alfonso Vargas Serrano contra Resolución de fecha 11.5.09, de la Consejera de Medio Ambiente, desestimatoria del recurso de reposición deducido contra otra de la Dirección General de Gestión del Medio Natural de fecha 19.12.06, por la que conceden las subvenciones correspondientes a la Convocatoria 2005 de Ayudas para la Prevención y Lucha contra los Incendios Forestales (Exp. PI/2005/41/0189), ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía con sede en Sevilla.

5.º Recurso núm. 457/09, interpuesto por Sindicato Andaluz de Funcionarios de la Junta de Andalucía contra la Orden de fecha 1.6.09, por la que se convoca el concurso de méritos para la provisión de puestos de trabajo vacantes en el ámbito de esta Consejería en la provincia de Sevilla (BOJA núm. 111, de fecha 11.6.09), ante el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo núm. Doce de Sevilla.

6.º Recurso núm. 457/09-S.3.ª, interpuesto por Fuente Fria del Prado, S.A., contra la inadmisión a trámite de la solicitud de Revisión de oficio de la Resolución de fecha 9.5.95, aprobatoria del deslinde de la vía pecuaria denominada «Padrón de la Mesa Alta» en el término municipal de Medina Sidonia (Cádiz) (VP 172/95), ante la Sala de lo Contencioso-