

MEMORIA DE INFORMACIÓN



ÍNDICE

1. EL ESPACIO METROPOLITANO	13	4. EL ESPACIO ECONÓMICO	28
1.1. Localización de la aglomeración urbana	13	4.1. Rasgos básicos de la economía de la aglomeración de Sevilla	28
1.2. El proceso de configuración del espacio metropolitano	13	4.2. Los sectores productivos	30
1.3. Extensión actual del espacio metropolitano	15	4.3. La oferta de suelos para actividades productivas	32
2. EL MEDIO NATURAL Y CULTURAL.....	16	4.4. Diagnóstico sobre el espacio económico	33
2.1. Las unidades naturales	16	5. EL SISTEMA DE TRANSPORTE	35
2.2. Los riesgos ambientales	16	5.1. El sistema de transporte para la conexión exterior.....	35
2.3. El patrimonio natural	18	5.2. La movilidad interna.....	40
2.4. El patrimonio cultural	19	5.3. El sistema de transporte para la articulación interior	41
2.5. Diagnóstico sobre el medio natural y cultural	22	5.4. Diagnóstico sobre el sistema de transporte.....	43
3. EL SISTEMA URBANO	23	6. LAS INFRAESTRUCTURAS BASICAS Y LOS EQUIPAMIENTOS.....	45
3.1. La distribución de la población	23	6.1. Los sistema de infraestructuras básicas	45
3.2. El mercado de vivienda.....	24	6.2. Los equipamientos metropolitanos.....	53
3.3. La oferta de suelo.....	25	6.3. Diagnóstico de los sistemas de infraestructuras y equipamientos metropolitanos	53
3.4. Diagnóstico sobre los desarrollos urbanos.....	27	7. SÍNTESIS DEL DIAGNÓSTICO	55

1. EL ESPACIO METROPOLITANO

1.1. LOCALIZACIÓN DE LA AGLOMERACIÓN URBANA

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

1.2. EL PROCESO DE CONFIGURACIÓN DEL ESPACIO METROPOLITANO

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

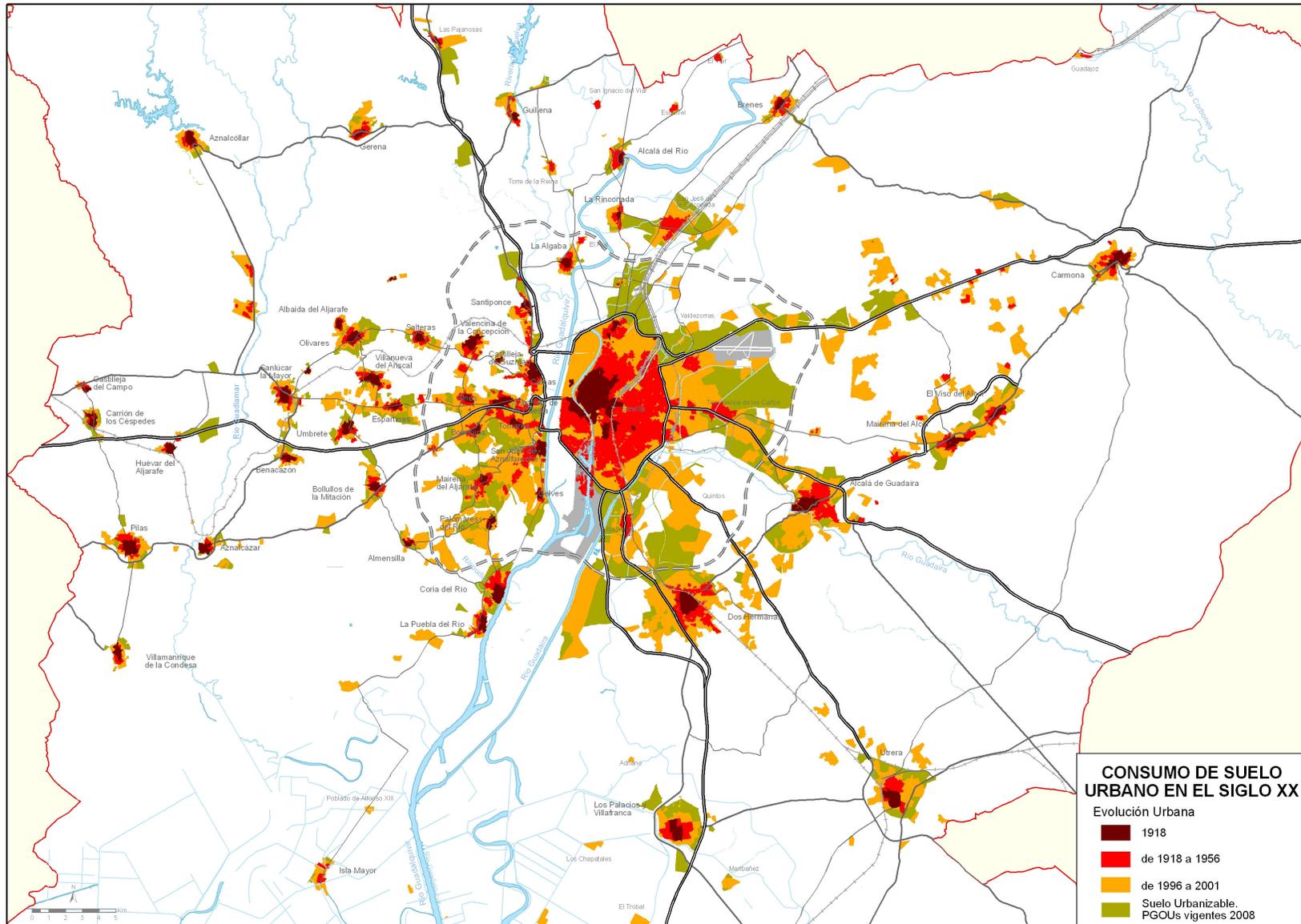
Durante los años 70 la capacidad de crecimiento del área siguió concentrándose en la ciudad central y, así, el municipio de Sevilla acogió el 40% del total de las viviendas públicas. En la periferia metropolitana se suceden al mismo tiempo grandes implantaciones industriales como el polígono La Isla o residenciales como

Montequinto, junto a urbanizaciones dispersas que salpican los Alcores o el Aljarafe, todo ello en ausencia de planeamiento urbanístico general.

A mediados de los 80 se produce la consolidación del espacio metropolitano, motivada por una etapa alcista en la dinámica económica y el aumento de la inversión pública. La Consejería de Obras Públicas y Transportes inicia en esta década un proceso de coordinación territorial a través de documentos de Propuestas (1984) y Directrices (1990) y de la creación de una Ponencia de Coordinación del Planeamiento Urbanístico en el seno de la Comisión Provincial de Urbanismo.

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

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



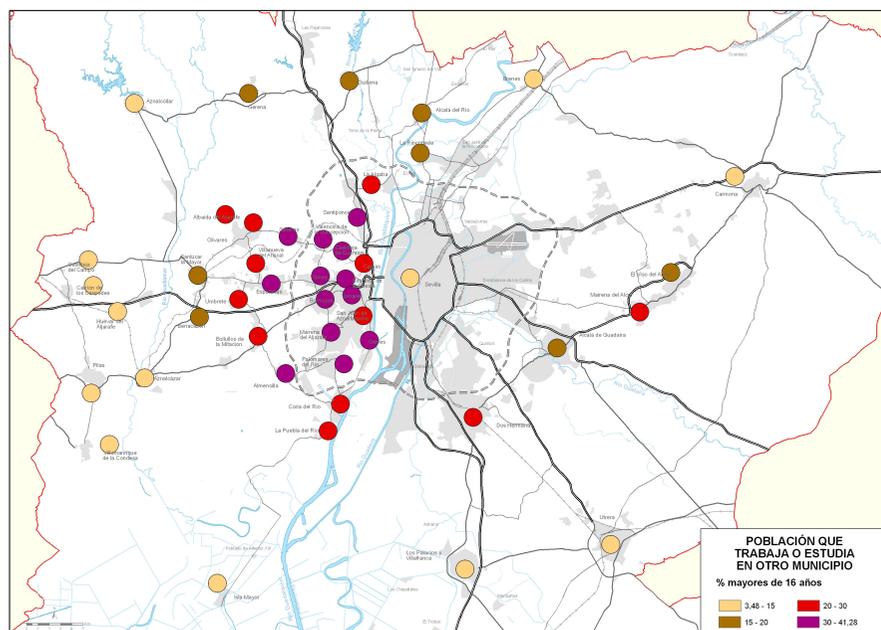
Fuente: Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio

1.3. EXTENSIÓN ACTUAL DEL ESPACIO METROPOLITANO

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

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

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

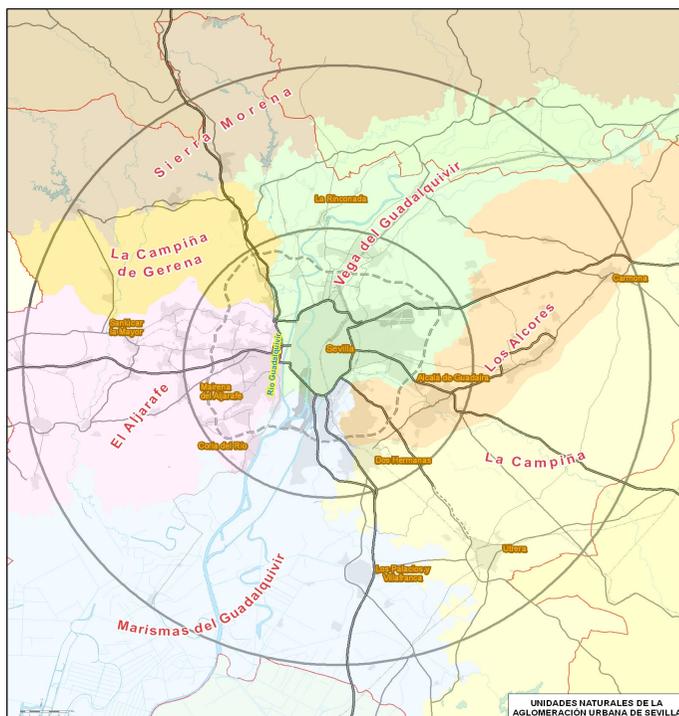


Fuente: Instituto de Estadística de Andalucía

2. EL MEDIO NATURAL Y CULTURAL

2.1. LAS UNIDADES NATURALES

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

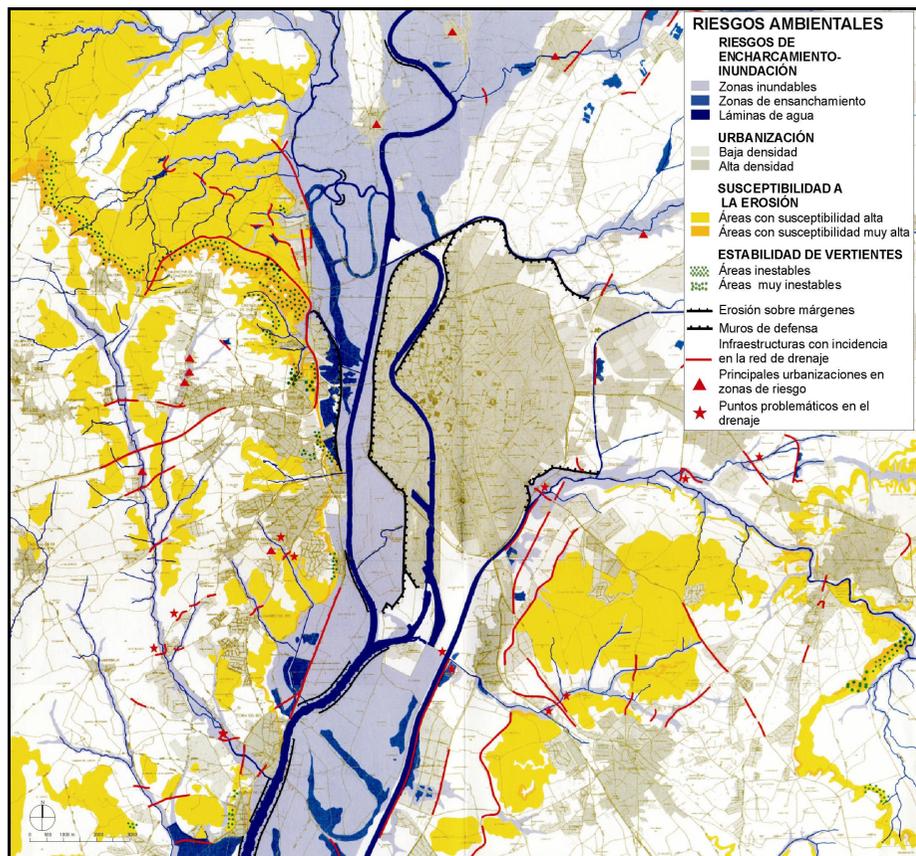


2.2. LOS RIESGOS AMBIENTALES

a) Riesgos de inundación

Los riesgos de inundación están directamente relacionados con la orografía de la zona y con el carácter torrencial del régimen de precipitaciones. La amplia cuenca vertiente del río Guadalquivir, que alcanza su parte final de concentración de caudales en el ámbito de la aglomeración, contribuye a incrementar notablemente el riesgo de avenidas. Así, buena parte del territorio metropolitano de Sevilla presenta un alto riesgo de inundación, con la consecuencia de un alto grado de manipulación de la red hidrográfica a través de obras de encauzamiento, justificadas en la defensa de la población ante inundaciones, así como en la facilitación de la navegabilidad del río principal. Por otra parte, la implantación de infraestructuras lineales como arterias viarias o canales de riego, unido a la progresiva impermeabilización del suelo debido al proceso urbanizador, han generado numerosos puntos con riesgos de inundación.

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



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

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

b) Riesgos de erosión

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

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

c) Riesgos de incendio

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

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

2.3. EL PATRIMONIO NATURAL

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

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

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

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

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

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

2.4. EL PATRIMONIO CULTURAL

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

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

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

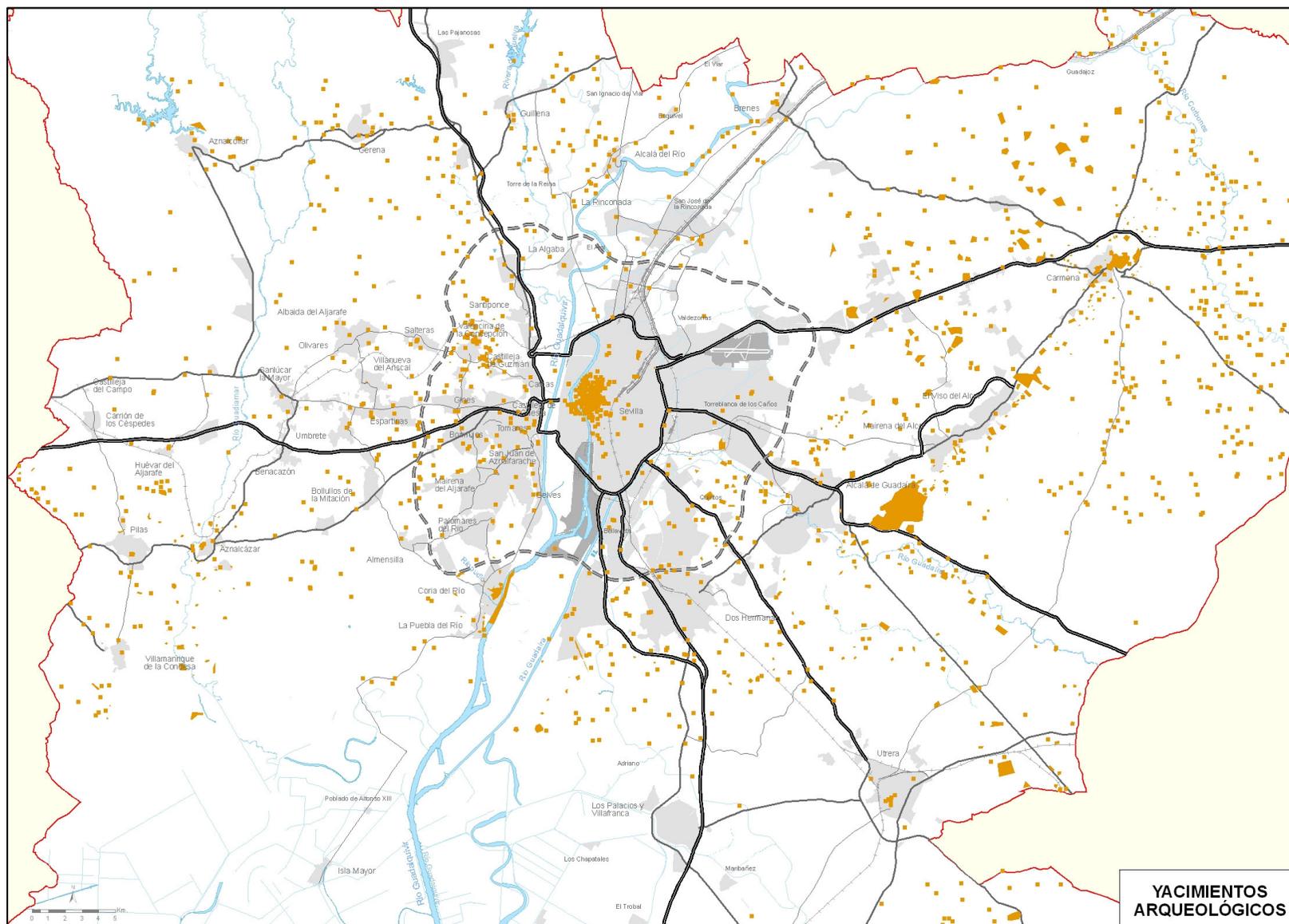
La red de asentamientos cuenta con un buen número de cascos urbanos de altísimo valor patrimonial aportado por unos inmuebles monumentales de primer orden, como reflejan los conjuntos históricos (Sevilla, Carmona, Utrera, Olivares y Sanlúcar la Mayor) y los monumentos incluidos en el Catálogo General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

Pero más allá de estas singularidades, en su conjunto son pueblos y ciudades con morfologías y tipologías específicas, ejemplos de un urbanismo mediterráneo, que ha sabido dar respuesta a las necesidades planteadas al sistema de una forma funcionalmente eficaz y ambientalmente sostenible. Basados en modelos urbanos

marcadamente compactos y multifuncionales, estos asentamientos históricos representan formas de implantación de los usos urbanos, que no sólo deben ser protegidos y revitalizados, sino que deben también inspirar los futuros crecimientos urbanos dentro del ámbito.

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

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



Fuente: Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico.

2.5. DIAGNÓSTICO SOBRE EL MEDIO NATURAL Y CULTURAL

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

- El crecimiento de los usos urbanos y las infraestructuras, que ocupan zonas que cumplan una función hidrológica, agraria o naturalística, mermando la variedad de usos en el área y, en ocasiones, provocando situaciones de riesgo.
 - El carácter artificial de buena parte de la red hidrográfica, como respuesta histórica a los fenómenos de inundación, lo cual ha reducido las posibilidades de crecimiento de sotos fluviales y de conexión entre la red fluvial y sus acuíferos aluviales.
 - La sobreexplotación y contaminación de los acuíferos.
 - Las pérdidas de suelo asociadas a la erosión en las laderas de los escarpes que carecen de cubierta vegetal, provocando fenómenos de deslizamientos y aterramientos de los cauces.
 - La escasa cubierta forestal, que además es en su mayor parte producto de reforestaciones y situada en posiciones alejadas de los núcleos urbanos, lo cual reduce su capacidad de regulación térmica y su posible uso como zonas verdes urbanas.
 - La pérdida de identidad cultural del entorno ligada a la degradación de los paisajes agrarios.
 - La falta de ejes de conexión ecológica entre los espacios naturales por el inadecuado tratamiento de la red de caminos rurales y vías pecuarias.
 - El predominio de la óptica local en la planificación y gestión de las zonas verdes.
- El eje del río Guadalquivir, que constituye un elemento de identificación y estructurante del territorio metropolitano, con grandes posibilidades no aprovechadas para el uso público.
 - El alto valor de los recursos ligados al patrimonio natural, entre los que destacan Doñana y los espacios protegidos en su entorno.
 - La llanura de inundación, que ha actuado como barrera natural impidiendo la conurbación y el crecimiento del uso residencial en mancha de aceite.
 - Los escarpes del Aljarafe y los Alcores, que constituyen un recurso paisajístico de primer orden, en parte todavía preservado de la urbanización.
 - El alto valor agrológico de los suelos de la vega, que permite a la agricultura de regadío competir en rentabilidad económica a largo plazo con los usos urbanos.
 - La función paisajística de los cultivos arbóreos de secano - especial del olivar- como elementos esenciales del paisaje agrario.

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

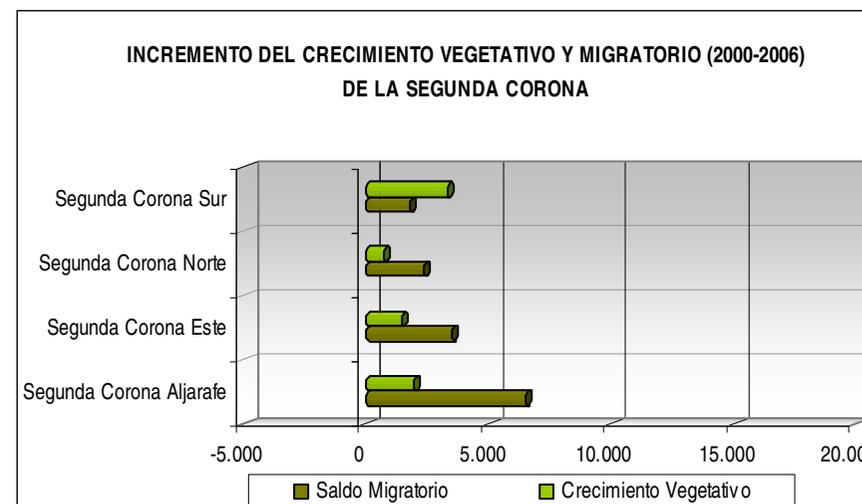
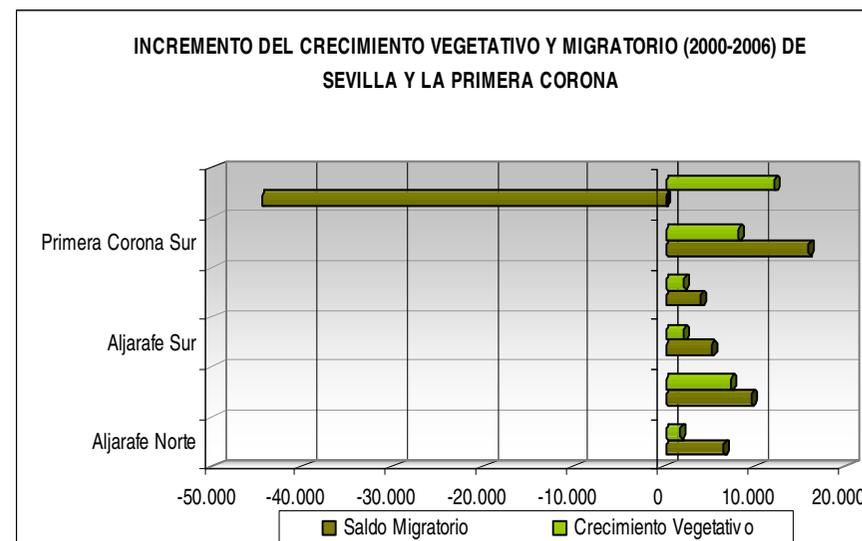
3. EL SISTEMA URBANO

3.1. LA DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN

La población de la aglomeración urbana – 1.450.214 habitantes en 2.007- se reparte en dos mitades casi iguales entre la ciudad central y la corona, aunque este reparto está siendo alterado en los últimos años, en el sentido de perder peso la ciudad de Sevilla en favor de la periferia metropolitana. La mayor parte del crecimiento habido en estos últimos 25 años lo ha absorbido la primera corona y en concreto el Aljarafe Centro, que casi ha duplicado su población, seguido de la zona de Dos Hermanas-Alcalá de Guadaíra que ha crecido un 70%, y en menor medida, del sector norte que lo ha hecho en un 50%.

SUBZONAS:

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



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

3.2. EL MERCADO DE VIVIENDA

El sector inmobiliario de la aglomeración urbana ha experimentado en los últimos 25 años una permanente tendencia al alza a pesar de la disminución del crecimiento natural de la población, del descenso de los saldos migratorios y de la tardanza cada vez mayor de la emancipación de los jóvenes. El motivo es que ya no es el crecimiento demográfico el que justifica dicho dinamismo, sino los cambios en el uso del parque residencial y los cambios de vivienda de familias ya constituidas.

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

EVOLUCIÓN DEL PARQUE DE VIVIENDAS ENTRE 1991 Y 2001						
Ámbito	Total		Viv. Desocupadas		%Viv. Desocupadas	
	1991	2001	1991	2001	1991	2001
Sevilla	236.048	291.687	34.539	65.129	14,63	22,32
1ª Corona	111.193	163.569	22.066	37.465	19,84	22,9
2ª Corona	75.008	98.132	18.586	23.827	24,77	24,28
Total	422.249	553.388	75.191	126.421	17,8	22,84

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

Tomando como referencia al período 2003-2007 se puede constatar que se ponen en el mercado cerca de 95.000 viviendas anuales, de las cuales casi un

20% son de protección oficial. De esta oferta la ciudad de Sevilla participa tan solo en un 21%, mientras que la primera y segunda corona absorbe respectivamente el 46% y el 32% de ellas. En el subsector de vivienda protegida los desequilibrios entre el centro y la periferia metropolitana son algo menores, ya que en la capital la vivienda protegida supone un 45% del total de las viviendas construidas.

VOLUMEN DE CONSTRUCCIÓN DE VIVIENDAS (2003-2007). (Datos acumulados)					
Ámbito	VPO anual	Libre anual	Total anual	% VPO	%/Total
Sevilla	9.073	11.239	20.312	44,67	21,41
Primera Corona	6.547	37.557	44.104	14,84	46,49
Segunda Corona	3.131	27.318	30.449	10,28	32,10
Total	18.751	76.114	94.865	19,77	100,00

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

3.3. LA OFERTA DE SUELO

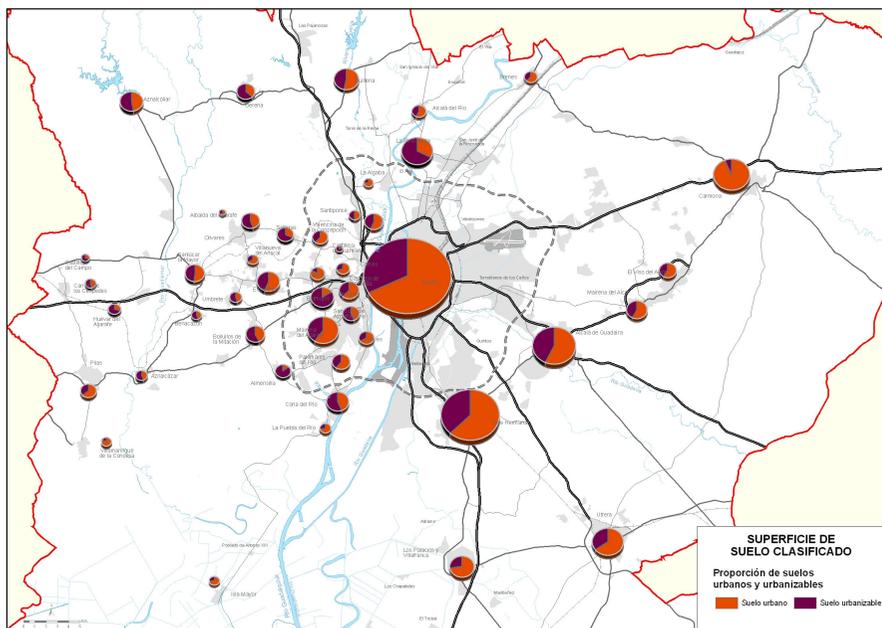
Uno de los factores que más ha hecho encarecerse el precio de la vivienda es el coste del suelo, que en estos últimos cinco años se ha revalorizado anualmente un 23%. Este sobreprecio no puede explicarse por una falta de oferta. Entre 1995 y 2003 la superficie urbanizada se incrementó en más de 10.000 hectáreas gracias a una importante oferta de suelo urbanizable.

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

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

Fuente: Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio

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



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

Fuente: Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio

3.4. DIAGNÓSTICO SOBRE LOS DESARROLLOS URBANOS

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

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

- la expulsión de población desde la ciudad central hacia la periferia metropolitana.
- el crecimiento del parque de viviendas por encima de las necesidades de formación de nuevos hogares.
- el incremento de las viviendas vacías.
- los altos precios del suelo y la vivienda en la ciudad central.
- la dificultad de acceso a la vivienda a precio asequible.
- el sobredimensionamiento de la oferta de suelo y vivienda.
- la concentración de la oferta de suelo urbanizable en ciertos sectores de la primera corona.
- las bajas edificabilidades del suelo urbanizable.
- la desproporción entre la oferta de suelos para usos residenciales, respecto a la destinada a usos complementarios, dotacionales, productivos o de servicios.
- la gestión del planeamiento centrada en los sectores residenciales, dando escasa prioridad a las dotaciones e infraestructuras.

- la falta de una perspectiva de escala metropolitana en las estrategias de ordenación urbanística.

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

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

4. EL ESPACIO ECONÓMICO

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

a) Elementos fundamentales del modelo productivo

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

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

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

Las potentes actuaciones llevadas a cabo sobre la red de comunicaciones – autovías de acceso, terminal aeroportuaria y línea AVE– han potenciado Sevilla como destino turístico, extendiendo su ámbito de captación a nuevos segmentos

de la demanda, como el turismo de congresos y el cultural. Las cifras de afluencia turística han marcado una tendencia de crecimiento muy clara.

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

b) La distribución espacial de las actividades económicas

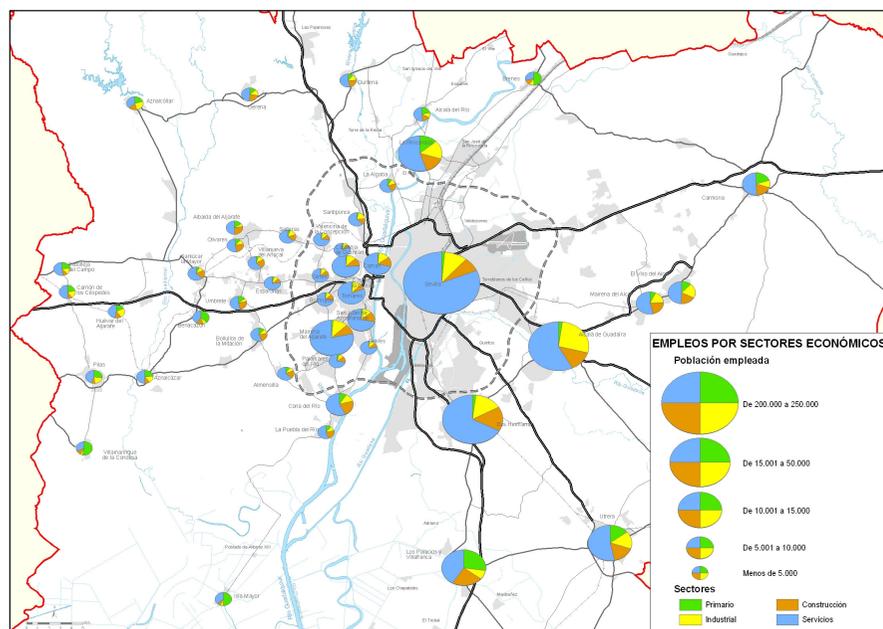
Las distintas actividades se reparten en el territorio siguiendo pautas diferentes según el sector en el que están encuadradas, atendiendo a factores de diversa índole como la idoneidad del espacio, la concentración de actividades del ramo, la accesibilidad o el precio del suelo. Así, es característica común que la ciudad de Sevilla cuente con el mayor número de establecimientos en términos absolutos en cada uno de los sectores. Su peso es especialmente significativo en el sector de los servicios del que acapara en torno al 70% del empleo de la aglomeración.

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

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

c) El tejido empresarial

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



Fuente: Instituto de Estadística de Andalucía. Censo 2001

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

En cuanto a la dinámica empresarial, en el 2004 se crearon casi cuatro mil sociedades lo que supuso un incremento de 5,6% en el total de empresas de la aglomeración y una cifra superior en el 2005: casi 4.500 empresas con una tasa de crecimiento del 7,8%. Esta tendencia al alza del incremento de empresas se ha

visto truncada al año 2008 con un descenso del 26,4% en creación de sociedades con respecto al 2007, siendo las sociedades anónimas las que han experimentado la caída más severa con una contracción del 57% con respecto al año 2007.

d) El mercado de trabajo

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

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

4.2. LOS SECTORES PRODUCTIVOS

a) La actividad agrícola y ganadera y la industria agroalimentaria

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

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

b) El sector industrial y de construcción

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

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

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

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

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

c) El sector servicios

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

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

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

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

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

d) El turismo

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

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

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

4.3. LA OFERTA DE SUELOS PARA ACTIVIDADES PRODUCTIVAS

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

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

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

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

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

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

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

En la última década y media ha hecho su aparición en la aglomeración de Sevilla la figura de los grandes parques tecnológicos y terciarios que acogen empresas

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

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

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

4.4. DIAGNÓSTICO SOBRE EL ESPACIO ECONÓMICO

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

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

Pero este proceso de crecimiento no se está desarrollando sin costes, entre los que se puede señalar una cierta pérdida de la identidad cultural propia. Sin embargo, el mayor coste social que está produciendo esta larga onda de crecimiento es de carácter ambiental, debido a un proceso de ocupación extensiva del territorio que provoca la desaparición de espacios y elementos singulares del medio natural o que han sustentado las formas tradicionales de vida y de ocupación del territorio en zonas como el Aljarafe. Tales procesos suponen una degradación del territorio, un empobrecimiento cultural y un deterioro de la calidad de vida de sus habitantes.

Los usos agrarios, aún cuando han retrocedido por la extensión de los desarrollos urbanos, son los que ocupan la mayor extensión en la aglomeración. La

productividad incluso se ha incrementado en algunas zonas y aún se conservan parte de los rasgos de la estructura agraria original.

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

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

5. EL SISTEMA DE TRANSPORTE

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

5.1. EL SISTEMA DE TRANSPORTE PARA LA CONEXIÓN EXTERIOR

a) El sistema ferroviario

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

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

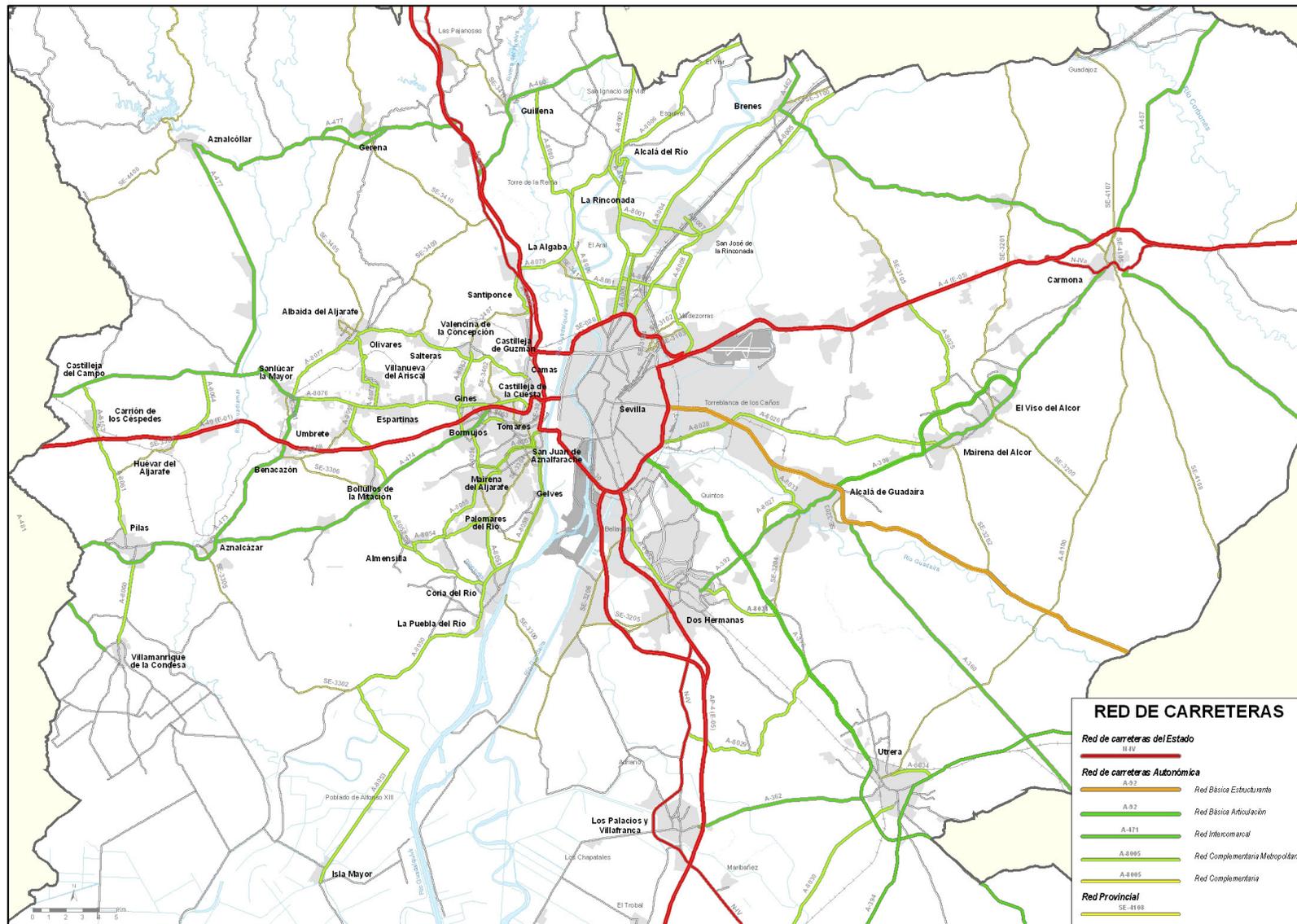
El tráfico de viajeros por ferrocarril con origen o destino en el exterior de la aglomeración fue, en 2004, de 5 millones. En el ámbito regional, la relación más potente se establece con la Bahía de Cádiz, con más de un millón de viajeros anuales, quedando en segundo lugar la que se establece con Córdoba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

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

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

b) El sistema viario

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



Fuente: Consejería de Obras Públicas y Transportes.

- La A-66, eje norte-sur que comunica Sevilla con Extremadura, Castilla-León, Asturias y Galicia.
- La A-4, que sigue el corredor de la margen izquierda del Guadalquivir hasta Córdoba, Jaén, Castilla-La Mancha y Madrid. En su ramal sur se prolonga hacia Jerez y la Bahía de Cádiz con un doble canal viario: La AP-4, autopista de peaje, y la N-IV, carretera de calzada única.
- La A-92, autovía que conecta Sevilla con Málaga, Granada y Almería.
- La A-49, autovía, de conexión con Huelva y el Algarve.
- La SE-30, viario de circunvalación de Sevilla que enlaza los ejes anteriores.

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

La actuación viaria prevista con mayor significación en la relación de la aglomeración de Sevilla con el exterior es la construcción de la SE-40, ronda de circunvalación que constituirá el nuevo elemento de articulación del conjunto de penetraciones territoriales a la aglomeración, y captará en una proporción mayoritaria los tráficos de paso por la aglomeración –con especial incidencia en el tráfico de pesados– liberando de esta a función a la SE-30, que verá de esta manera mejorada su funcionalidad metropolitana y urbana.

c) El puerto de Sevilla

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

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

El puerto está conectado con los principales ejes viarios de la ciudad y sus áreas operativas de Tablada, Batán y El Cuarto tienen acceso directo a la SE-30. Asimismo, dispone de acceso ferroviario a todos los muelles operativos, efectuándose la conexión con la red general a través de la estación de La Salud. No obstante, dado el crecimiento constante del tráfico portuario en los últimos años y las previsiones de crecimiento de las zonas industriales y logísticas relacionadas con la actividad portuaria, el encaje territorial del recinto portuario demanda soluciones a su accesibilidad viaria y ferroviaria.

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

Actualmente la superficie operativa portuaria supera las 400 hectáreas, representando el área de muelle alrededor de 70 has, con una línea total de

atraques superior a 5.000 metros; el área destinada a actividades logísticas alcanza las 81 has, mientras que el área que alberga instalaciones industriales supone 200 has y el área urbano portuaria una superficie aproximada de 21 has.

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

EVOLUCIÓN DE TRÁFICOS PORTUARIOS (Tm). PUERTO DE SEVILLA			
Año	Convencional	Contenedores	Roll-on Roll-off
2000	868.790	653.604	276.774
2001	934.898	708.627	258.117
2002	997.353	681.150	263.221
2003	950.828	682.561	250.243
2004	924.424	738.952	176.680
2005	930.392	773.845	196.405
2006	1.202.273	892.466	213.533

Fuente: Puertos del Estado. Anuarios Estadísticos

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

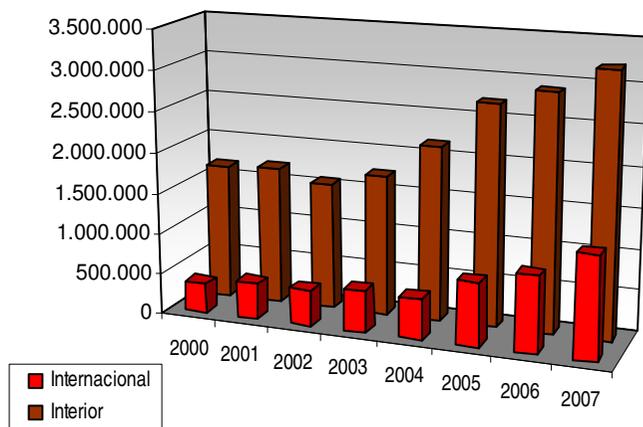
d) El aeropuerto de Sevilla-San Pablo

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

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

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

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS EN EL AEROPUERTO DE SEVILLA



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

e) Las zonas logísticas

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

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

- El Puerto de Sevilla y su Zona de Actividades Logísticas.
- El Centro de Transporte de Mercancías (CTM) de Sevilla.

- El Aeropuerto de Sevilla-San Pablo y su centro de carga aérea.
- Las terminales ferroviarias de Majarabique y la Negrilla.

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

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

5.2. LA MOVILIDAD INTERNA

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

- El importante aumento del empleo, que ha pasado de 250.000 ocupados en 1990 a 374.000 en el 2004 y 564.228 en 2007.
- El fuerte incremento en la tasa media de motorización, que desde los 161 vehículos por mil habitantes de 1990, pasa a los casi 400 del 2004 y los 590 en 2007.
- Al traslado de población y centros productivos-terciarios a la corona metropolitana. Así, entre 2001 y 2004 los viajes internos de Sevilla crecieron en un 8% mientras que los de la relación con la corona lo hacían en un 13,5%.
- Al incremento de la movilidad obligada por motivos que no son estrictamente laborales o de estudio.

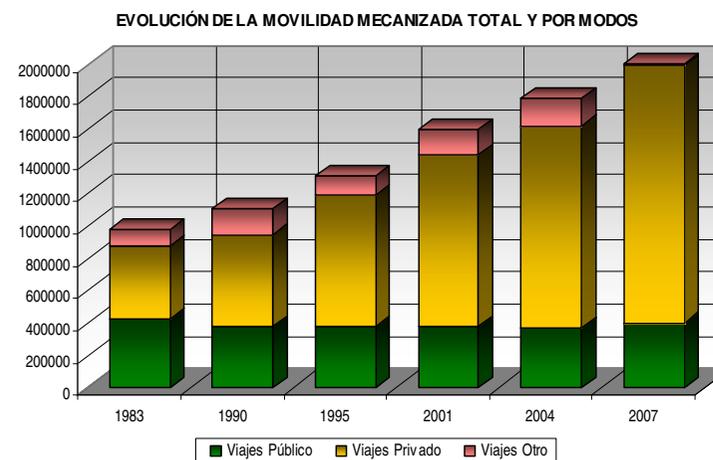
La movilidad mecanizada global presenta un reparto modal favorable al transporte en vehículo privado, ya que más de un 79% de los viajes se realizan en este modo, mientras que el transporte público únicamente capta el 20% de la demanda. A esta situación se ha llegado a través de una evolución temporal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

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

crecimiento de los desplazamientos que tienen su origen en la ciudad central y su destino en la corona metropolitana..

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

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



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

5.3. EL SISTEMA DE TRANSPORTE PARA LA ARTICULACIÓN INTERIOR

a) La red viaria metropolitana

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

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

Las conexiones radiales son:

- Por el norte, la A-431 que recoge los tráficos del conjunto de núcleos de la margen derecha del Guadalquivir.
- Por el sureste, la Autovía de Utrera (A-376).
- Por el suroeste, la Autovía de Coria (A-5088) y la Autovía de Mairena (A-8057), que conectan con Sevilla los núcleos del Aljarafe y Ribera Sur.

- Por el oeste, la antigua carretera de Huelva (A-472), que recorre los núcleos del Aljarafe y al norte de la A-49, mientras que los situados al sur de esta autovía se articulan a través de la A-474.

Las principales conexiones transversales son:

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

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

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

b) Los servicios de transporte público

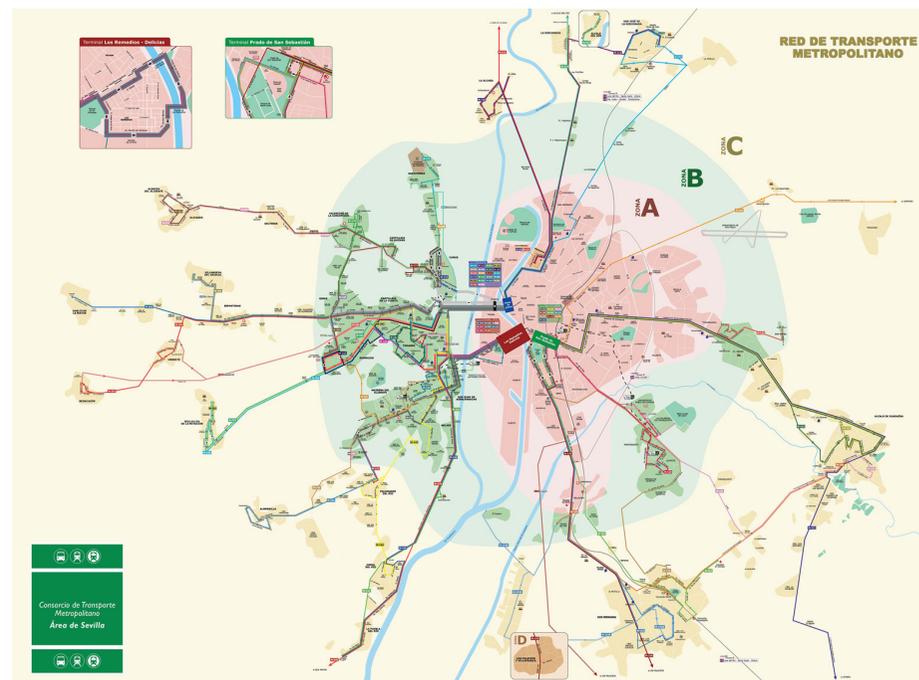
Los servicios de transporte público metropolitano se encuentran gestionados en la actualidad por el Consorcio de Transportes del Área de Sevilla, constituido en 2001 con participación de la Junta de Andalucía, la Diputación Provincial y 31 municipios del Área. Las competencias del Consorcio se extienden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

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

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

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

ZONIFICACIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE SEVILLA



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

Los servicios ferroviarios de cercanías cuentan con 11 estaciones en la aglomeración urbana, conectadas a través de 3 líneas de carácter regular, la C1 entre Lora del Río -Santa Justa- Utrera; la C3, entre Santa Justa-Cazalla de la Sierra y la C4, circular, que integra las estaciones de la vía exterior de Sevilla: Palacio de Congresos, Padre Pío-Palmete con la de Santa Justa. No obstante, según las previsiones del Plan de Cercanías de Sevilla elaborado por el Ministerio de Fomento se van a crear dos nuevas líneas regulares, C2 entre Santa Justa – La Cartuja y C5 entre Santa Justa- Aljarafe Norte, y construir 17 nuevas estaciones (8 sobre la red actual y 9 sobre las nuevas líneas) que representará una ambiciosa ampliación de la oferta de este servicio en el conjunto de la aglomeración urbana.

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

La Estación de Santa Justa fue inaugurada en 1991, sustituyendo a las dos preexistentes en San Bernardo y Plaza de Armas. Cuenta con 12 andenes de los que 6 cuentan con ancho UCI y se destinan a las líneas AVE. La Estación de Autobuses de Plaza de Armas fue inaugurada en 1992 y cuenta con 43 andenes. La Estación de Autobuses del Prado de San Sebastián es una construcción levantada en la primera mitad de los años 40 y cuenta con 26 andenes. Su estado de conservación no es bueno, estando prevista su clausura y el traslado de sus funciones a una nueva estación que el PGOU de Sevilla ubica en una parcela anexa a la estación ferroviaria de Santa Justa.

c) La red para tráficos autónomos

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

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

5.4. DIAGNÓSTICO SOBRE EL SISTEMA DE TRANSPORTE

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

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

Un modelo de movilidad, centrado en el aumento de la capacidad de la red viaria que ha demostrado ser un modelo insostenible, y caracterizado, así mismo, por su escasa intermodalidad (unicamente se realizan 1,03 etapas por viaje), y con limitaciones generadas por: la singularidad de sus accesos tanto fluviales como terrestres, en el caso del portuario; la mermada capacidad de las infraestructuras y servicios ferroviarios, que se desarrollan mayoritariamente sobre vía única, y trazados diseñados para velocidades comerciales bajas; y un elemento nodal a escala nacional e internacional como es el aeropuerto escasamente integrado en la estructura urbana metropolitana e infrutilizado.

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

- En relación a la red viaria, la construcción de la SE-40, que constituirá el nuevo elemento de articulación del conjunto de penetraciones territoriales a la aglomeración, permitiendo la liberación de los tráficos de paso del viario interior y muy especialmente de la SE-30; a ello se une, la finalización del ejes

arteriales de gran capacidad como es la autovía A-66 o el desdoblamiento de la N-IV.

- En relación a la red ferroviaria, la construcción de las líneas de alta velocidad a Cádiz, Huelva y Antequera-Granada.
- En relación al puerto, la mejora de los accesos y el crecimiento de la zona de servicio para acoger nuevas actividades industriales y logísticas.
- En relación al aeropuerto, actuaciones de corrección de déficit existentes y previsión y reserva de espacio para una futura ampliación, además de su conexión a través de transporte público con la ciudad central y otros aeropuertos de la región.

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

6. LAS INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS Y LOS EQUIPAMIENTOS

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

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

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

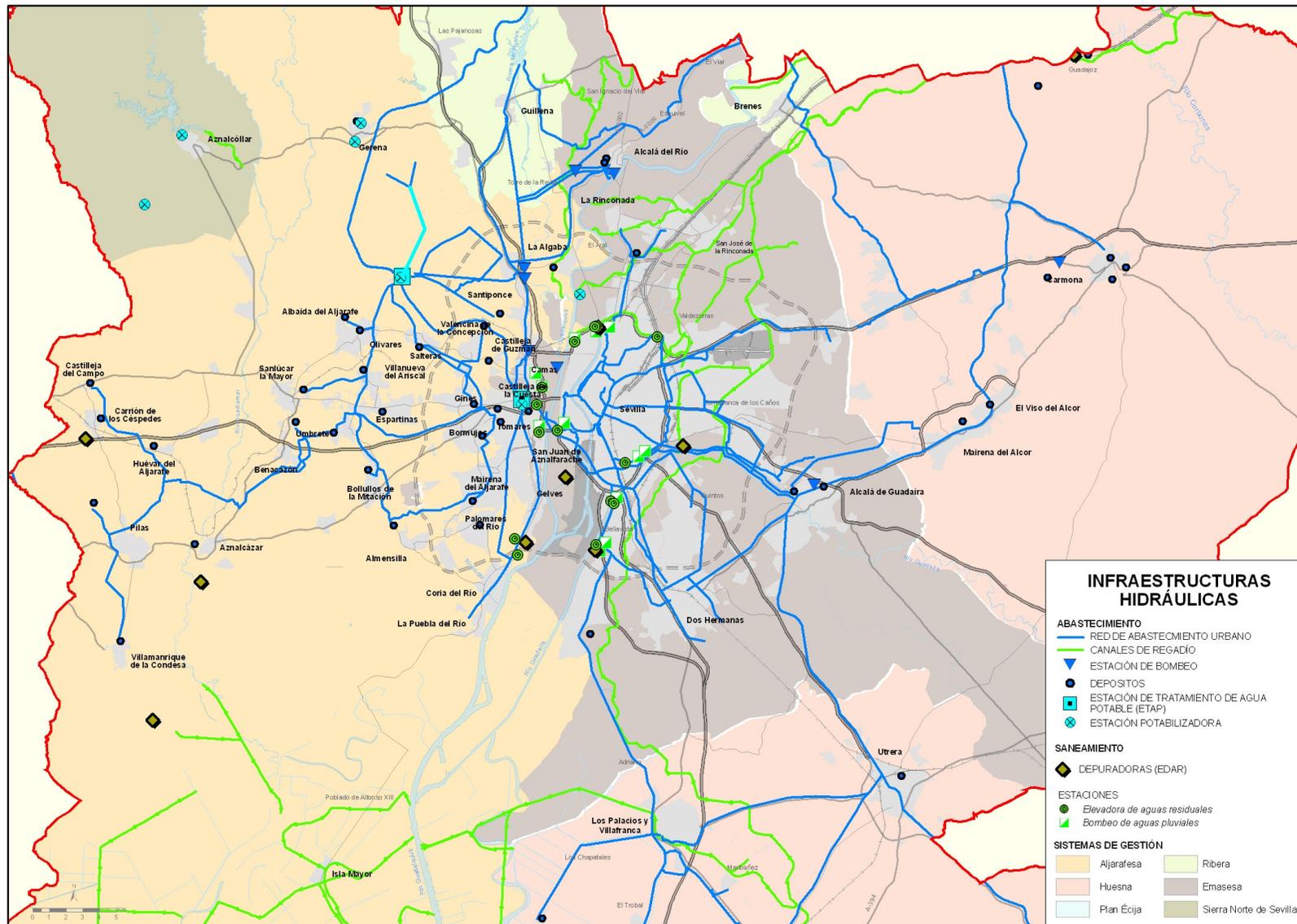
6.1. LOS SISTEMAS DE INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS

a) Sistema Hidráulico

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

Las inversiones han sido cuantiosas, sobre todo en creación de nueva infraestructura de depuración y de interconexión de sistemas de abastecimiento y, también, en la mejora de la garantía de suministro vinculada a criterios de mejora constante de la gestión de todo el ciclo. En este sentido, la aprobación de la Directiva Marco de Aguas, que institucionaliza una nueva concepción en la obtención y gestión de los recursos hídricos, ha sido el punto clave desde el cual se está propiciando un cambio acusado en los procedimientos de gestión del sistema.

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



Fuente: Consejería de Medio Ambiente.

RECURSOS DISPONIBLES EN LOS SISTEMAS HIDRÁULICOS					
Embalses	Ubicación	Superficie Cuenca(Km2)	Capacidad Máxima (Hm3)	Volumen de regulación (Hm3)	Sistema de Gestión
Aracena	Rivera de Huelva	408	127	39	Emasesa
Zufre	Rivera de Huelva	850	168	48	Emasesa
La Minilla	Rivera de Huelva	1.054	60	15	Emasesa
El Gergal	Rivera de Huelva	1.755	35	15	Emasesa
Huesna	Rivera de Huesna	479	135	35	Huesna
Cala1	Rivera de Cala	480	58	26	Endesa
Melonares (2)	Río Viar	-	180	34	Emasesa
Pintado (1)	Río Viar	1.100	202	65	C.R. Viar

Fuente: Confederación Hidrográfica del Guadalquivir

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

(2) En construcción.

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

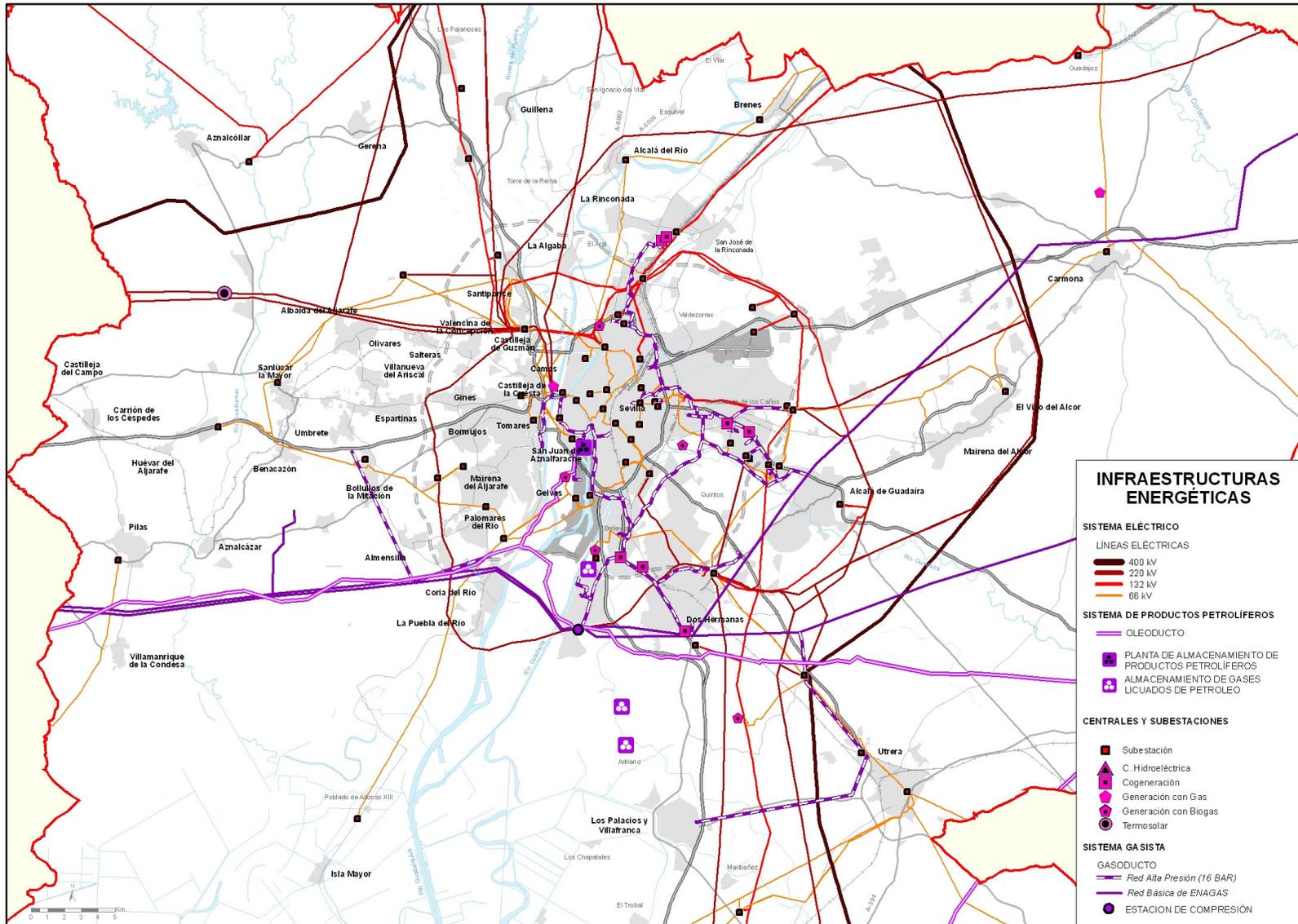
El sistema hidráulico metropolitano se compone de tres subsistemas principales interconectados entre sí y gestionados por tres empresas distintas: Emasesa, Aljarafe y Huesna. El sistema de Emasesa da servicio a Sevilla y la primera corona metropolitana excepto el Aljarafe, ámbito que es servido por Aljarafe. Se nutre de cuatro embalses -Aracena, Minilla, Gergal y Zufre-. En 2004 se produjo una aducción desde los mismos de algo más de 129 hm³, de los que distribuyó alrededor de 107 Hm³ ya que transfirió casi 23 Hm³ a Aljarafe. En su sistema, las mermas -agua no facturada- ascendieron a un 25,3% sumando las pérdidas en la red, los consumos en tratamiento y el efecto de subregistro de los contadores. El sistema del Huesna da servicio a varias poblaciones de la segunda corona metropolitana situadas al Este. Se nutre de los recursos regulados del embalse del Huesna. En 2004 se produjo una aducción desde el mismo de aproximadamente 24 Hm³.

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

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

b) Sistema Energético

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



Fuente: Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa.

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

Fuente: Instituto de Estadística de Andalucía. SIMA

(1) Los datos de Isla Mayor se han referenciado para el período 1992-2007

(2) Datos estimados para el año 2007 de los municipios de Aznalcázar, Benacazón, Huévar, Pilas, Sanlúcar la Mayor, Villamanrique de la Condesa y Villanueva del Ariscal

Desde el ámbito de las infraestructuras básicas también pueden abordarse políticas que ofrezcan resultados lo más rápidamente posible, siguiendo dos líneas estratégicas básicas, como son la integración de los aspectos energéticos (tanto directos como indirectos) en la política urbanística y territorial, atendiendo a criterios de gestión de la demanda, y a la planificación y gestión integral del sistema energético, considerando al sistema como un todo, es decir, tanto el origen como el procesamiento de los recursos energéticos disponibles, incluyendo los renovables.

El sector eléctrico metropolitano ha estado caracterizado por un aumento del consumo en las actividades más típicamente urbanas, salvo en el caso de Alcalá de Guadaíra dominado por el consumo eléctrico industrial.

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

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

En cuanto a los combustibles fósiles, el incremento en el consumo ha sido igual de importante, especialmente en los ligados a la automoción como los combustibles líquidos derivados del petróleo. Una estimación del aumento de este consumo puede inferirse atendiendo a la evolución del parque de vehículos. El número total de vehículos pasó de las 575.484 unidades registradas en 1991 al 1.144.678 en 2007; es decir, un incremento del 99%. El crecimiento del consumo de combustibles fósiles para automoción puede estimarse para el período 1997-2003 un incremento del 50%, pasando de los 702.049 litros de combustible al día a más de un millón.

Si bien, no se prevén estrangulamientos en el suministro de este tipo de combustibles en lo que a infraestructuras de almacenamiento y distribución se

refiere, la distribución genera un importante tráfico de mercancías peligrosas en la red viaria metropolitana.

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

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

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

c) Sistema de evacuación de residuos

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

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

GENERACIÓN DE RESIDUOS. AÑO 2006				
Ámbito	Residuos Urbanos		Residuos peligrosos	
	(Tm)	(Tm/hab)	(Tm)	(Tm/hab)
Primera Corona Sur	75.766	0,42	17.575	0,10
Primera Corona Norte	8.988	0,19	325	0,01
Aljarafe Norte	18.174	0,32	387	0,01
Aljarafe Centro	46.729	0,35	249	0,00
Aljarafe Sur	26.451	0,42	168	0,00
Segunda Corona Norte	17.547	0,48	193	0,01
Segunda Corona Este	26.749	0,42	608	0,01
Segunda Corona Sur	45.617	0,55	622	0,01
Segunda Corona Aljarafe	29.851	0,42	199	0,00
Sevilla	297.063	0,42	15.446	0,02
Total	592.935	0,41	35.772	0,02

Fuente: Consejería de Medio Ambiente

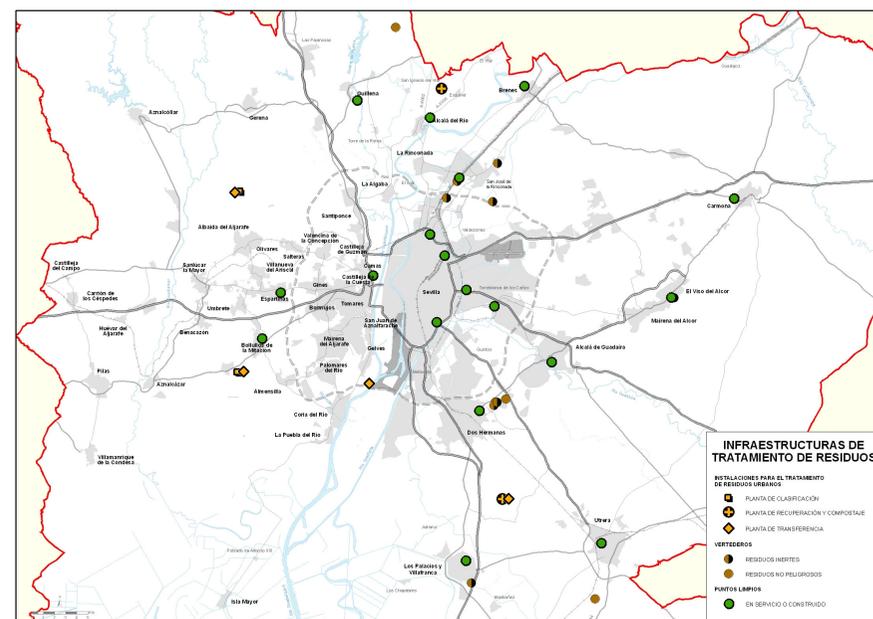
La gestión de los residuos urbanos ha experimentado una evidente mejora en los últimos años con la definición de un sistema de gestión integral y el incremento de las infraestructuras de recogida y tratamiento, tales como plantas de recuperación y compostaje, con vertederos asociados, plantas de clasificación y plantas de

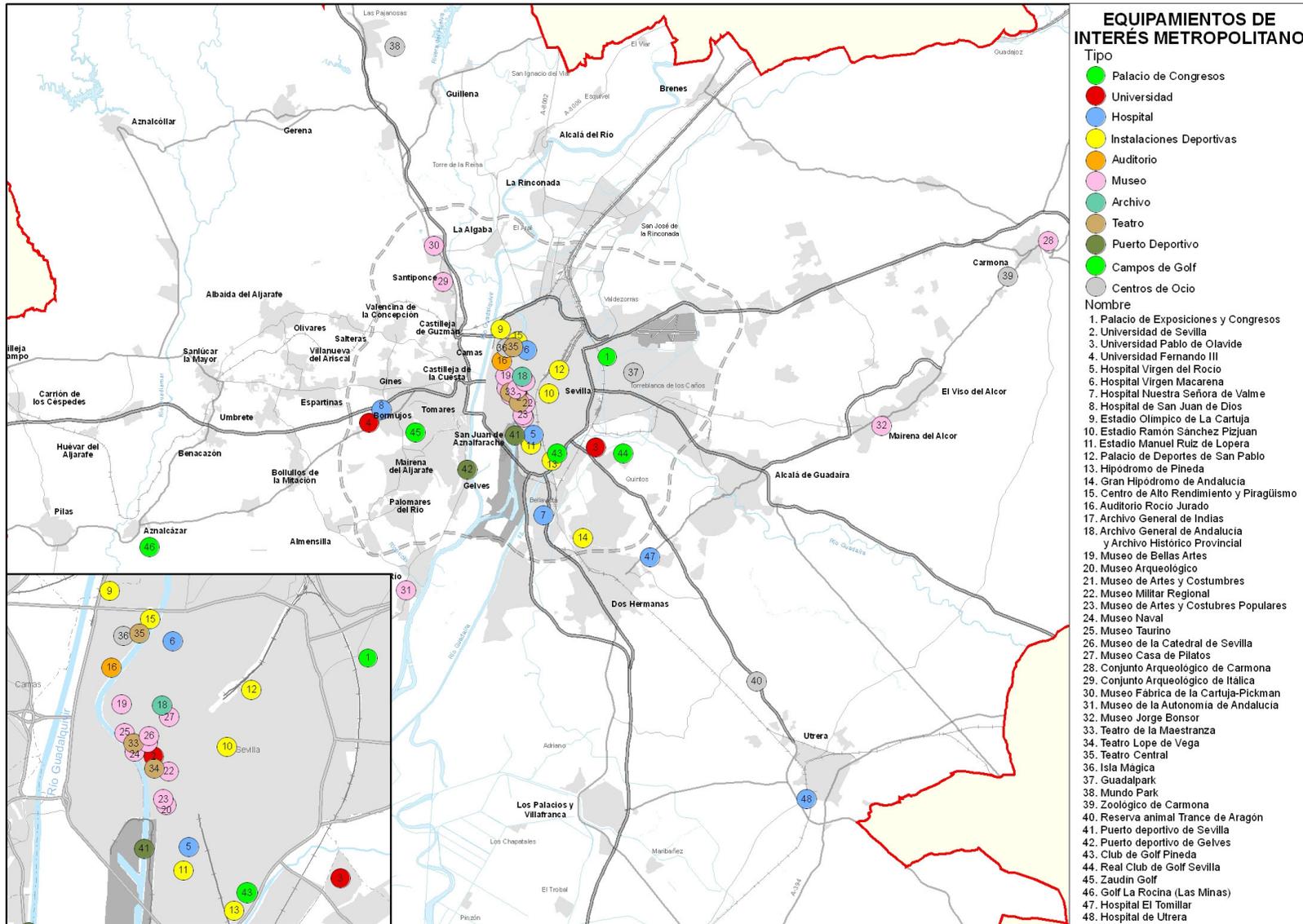
transferencias. Así, la puesta en funcionamiento de las plantas de tratamiento situadas en el término municipal de Alcalá de Guadaíra, y de Alcalá del Río permiten tratar la práctica totalidad de los residuos urbanos en condiciones controladas con procesos de tratamiento mecánico-biológicos. Este tratamiento tiene como resultado la elaboración de compost, la recuperación de una pequeña fracción de materiales para su reciclado y el vertido, en condiciones controladas, de los rechazos. Estas plantas acogen residuos de todo el ámbito metropolitano, que son transportados tras pasar por una estación de transferencia.

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

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

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





6.2. LOS EQUIPAMIENTOS METROPOLITANOS

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

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

Por otra parte, esta localización ha contribuido al reforzamiento de la jerarquía de centros urbanos, ya que el criterio del volumen poblacional es decisivo a estos efectos, salvo en zonas como el Aljarafe, donde la densa red de núcleos urbanos impide distinguir una jerarquía clara del sistema de ciudades y en consecuencia la lógica supramunicipal y de oportunidad territorial y urbanística impregna el criterio de localización.

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

6.3. DIAGNÓSTICO DE LOS SISTEMAS DE INFRAESTRUCTURAS Y EQUIPAMIENTOS METROPOLITANOS

La gestión del ciclo del agua de la aglomeración urbana se realiza en la actualidad desde una óptica integral en cuanto a la asignación de medidas y presupuestos, lo que ha tenido como consecuencia la puesta en marcha de procesos de vigilancia y control del recurso desde su captación del sistema natural hasta su vuelta a él en condiciones de cantidad y calidad adecuadas. Entre las medidas implementadas destacan, en primer lugar, la interconexión física de los tres sistemas de abastecimiento que afectan al ámbito metropolitano para poder llevar a cabo intercambio de volúmenes de recurso entre ellos. En segundo lugar, la reparación y el mantenimiento de redes, al objeto de evitar fugas, lo que está induciendo una sensible mejora en la eficiencia en la distribución. En tercer lugar, se está llevando a cabo un importante esfuerzo en el perfeccionamiento de los procesos de depuración, lo que ha configurado ya un sistema de saneamiento y depuración integral con una tecnología adecuada. Todo ello ha conducido a una situación satisfactoria, en la cual se disponen de suficientes recursos y un sistema de gestión eficaz.

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

En cuanto a la evolución del sistema energético metropolitano presenta una situación contraria a la deseable, ya que la tendencia del consumo es también claramente ascendente, mientras que las redes infraestructurales, como es el caso

de la energía eléctrica, no presentan un desarrollo paralelo. Es decir, aunque el sistema no presenta déficit infraestructurales graves su capacidad de respuesta no se adecua al ritmo que marca la demanda; dentro de la aglomeración urbana en la actualidad la zona con marcados déficits en este sentido es la del Aljarafe, pero la situación se puede generalizar a las áreas de mayor crecimiento de la segunda corona metropolitana.

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

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

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

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

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

7. SÍNTESIS DEL DIAGNÓSTICO

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

- El territorio metropolitano se ha caracterizado desde la antigüedad por su elevado valor estratégico, fruto de su posición como área de cruce de dos ejes territoriales básicos: un eje norte-sur, sobre el que se efectúa la transición entre Sierra Morena y la Marisma, y un eje este-oeste dominado por las altiplanicies del Aljarafe y los Alcores que se truncan próximas al Guadalquivir, ofreciendo los escarpes resultantes el rasgo geomorfológico más destacado de la aglomeración. En el punto de cruce de ambos se sitúa la ciudad de Sevilla, resultado poblacional y de actividad productiva y mercantil de una posición dominante tanto sobre la salida del valle hacia el mar por vía terrestre y fluvial como sobre la comunicación entre ambas márgenes del río.
- Consecuencia de esta singular ubicación natural es el alto valor de la matriz territorial subyacente, en la que destacan las valiosas zonas húmedas del suroeste metropolitano y los suelos de alto valor productivo de la Vega, el Aljarafe y la campiña, testigos todos ellos de un modelo tradicional de explotación del territorio respetuoso con el medio, cuyos valores resultantes es necesario conservar y transmitir.
- La singularidad natural y productiva de esta localización ha repercutido, a pesar de la posición excéntrica de la aglomeración respecto a su contexto exterior, en su conversión en la mayor concentración poblacional y económica del suroeste español y europeo.
- En la mejora de la accesibilidad de este ámbito han sido hitos decisivos la puesta en servicio de la línea ferroviaria de Alta Velocidad Madrid-Sevilla y de las autovías A-4 y A-92, así como la ampliación del aeropuerto, potentes infraestructuras construidas con motivo de la Expo92. Estas mejoras han tenido su prolongación hasta el momento presente con nuevas infraestructuras

territoriales de conexión exterior (finalización de la A-66 de conexión con Extremadura) y tendrán su culminación con la puesta en servicio de la potente red troncal viaria y ferroviaria prevista en la planificación de infraestructuras como la nueva línea de Altas Prestaciones Sevilla-Cádiz y Sevilla-Granada, y el desdoblamiento de la N-IV hacia Cádiz.

- Pese al carácter negativo de los datos económicos recientes, la potenciación de la capacidad de conexión con el exterior y la favorable evolución económica de la última década ha facilitado el despegue productivo de la aglomeración de Sevilla, con crecimientos de su PIB superiores a las medias nacional y regional. Fruto de esta favorable coyuntura ha sido la creación intensiva de empleo, el notable aumento de la tasa de actividad hasta valores propios de sociedades que han incorporado a la mujer al mercado de trabajo y un significativa disminución del paro. Este crecimiento económico no sólo ha tenido un carácter cuantitativo sino, además, cualitativo, con un despegue de actividades de alto valor añadido –como la construcción aeronáutica– y en las que cumplen un papel importante las nuevas tecnologías de comunicaciones y de tratamiento de la información.
- Este proceso acelerado de crecimiento se ha traducido territorialmente en una expansión del ámbito metropolitano, hacia un segundo anillo de núcleos urbanos; expansión caracterizada por un crecimiento elevado de la ocupación espacial por actividades terciarias y a un ingente desarrollo de la actividad constructiva, especialmente, de nuevas áreas residenciales.
- Esta expansión del fenómeno urbanizador está generando tensiones sobre el territorio debido a que la proporción de suelo ocupado es muy superior a la que le corresponde por su volumen poblacional, debido a la baja densidad residencial en los municipios de la corona metropolitana, la elevada proporción de viviendas vacías, la ausencia de un mercado eficaz de viviendas en alquiler, y sobre todo por el fenómeno que ha convertido la vivienda en un

bien no tanto de uso como de inversión. Ello, además, ha provocado una elevación artificial de su precio, dejando fuera de las posibilidades de adquisición a un colectivo cada vez más amplio de los habitantes de la aglomeración.

- Este fenómeno también genera tensiones el sistema de transporte, víctima de un crecimiento imparable de la movilidad motorizada y volcada cada vez más al uso abusivo del vehículo privado, consecuencia del modelo disperso y de baja densidad residencial que se ha estado consolidando. El transporte público en este modelo es incapaz de competir en tiempo con el coche. El resultado ha sido la generalización de la congestión del tráfico en el conjunto del área aunque de forma mas señalada en los accesos a la ciudad central y en el interior de ésta, sobre todo en los períodos punta de los días laborables y fines de semana estivales. La próxima puesta en servicio de la línea 1 de metro, la reciente adopción de los primeros pasos del proceso de creación de nuevas plataformas reservadas para el transporte público, la gestión metropolitana a través el Consorcio de Transporte y los criterios aportados por el Plan de Transporte Metropolitano deben marcar el punto de inflexión de esta tendencia.
- El creciente consumo de recursos primarios y la cada vez mayor generación de residuos es un problema común a todas las grandes aglomeraciones urbanas, si bien la aglomeración de Sevilla no presenta déficit destacables en cuanto a sus infraestructuras básicas, quedando plenamente garantizado el suministro de agua y energía y asegurado el control y tratamiento de más del 90% de los residuos generados. No obstante, es necesario seguir profundizando tanto en la gestión integral de estos sistemas, en la generalización por parte de la población de la utilización de los recursos renovables, sobre todo los energéticos, y el ahorro en los no renovables, en especial los recursos hídricos sometida a un régimen de precipitaciones muy irregular que, debido al incremento de las perturbaciones debidas al cambio climático, tiende a extremarse, así como en la necesidad de sustituir el concepto de vertido por el de reciclado.

- Aunque la labor institucional realizada ha supuesto una distribución espacial más equitativa y racional en la localización de los equipamientos – especialmente los educativos y sanitarios básicos–, subsiste un claro desequilibrio espacial entre la ciudad central y la corona metropolitana, ya que concentra la mayor parte de las instalaciones metropolitanas de rango supramunicipal. Es esencial, por ello, prever áreas de oportunidad exteriores que permitan y potencien un mayor equilibrio espacial.
- En este contexto actual, el Plan de Ordenación Territorial de la aglomeración urbana de Sevilla se revela no sólo como una exigencia legal sino como una oportunidad esencial para regular y encauzar el desarrollo metropolitano por la senda de la competitividad, la eficacia, la sostenibilidad y la equidad social.