

---

PROYECTO DE ACTUACIÓN DEL  
ÁREA LOGÍSTICA DE INTERÉS  
AUTONÓMICO DE MAJARABIQUE

---

*Septiembre 2018*

## **CONTENIDOS DEL PROYECTO DE ACTUACIÓN**

### **TOMO I**

- MEMORIA
- PLANOS

### **TOMO II**

- ESTUDIO PAISAJÍSTICO
- ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL.
- ADENDA AL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL POR LA QUE SE JUSTIFICA EL CONTENIDO DEL ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO
- ESTUDIO ACÚSTICO PREDICTIVO
- INFORME DE SITUACIÓN DE SUELOS
- ANEXOS:
  - ANEXO 1: ESTRUCTURA CATASTRAL DEL SUELO
  - ANEXO 2: CERTIFICADO DE CAPACIDAD DE DEPURACIÓN

### **TOMO III**

- ESTUDIO DE INUNDABILIDAD

## INDICE DEL TOMO I

<b>0. INTRODUCCIÓN</b> .....	<b>6</b>
0.1. Antecedentes .....	7
0.2. Objeto del Proyecto de Actuación .....	10
0.3. Entidad promotora.....	11
0.4. Equipo redactor.....	11
0.5. Contenido documental del Proyecto de Actuación .....	11
<b>1.MEMORIA INFORMATIVA</b> .....	<b>13</b>
1.1. Localización y delimitación del ámbito del Proyecto de Actuación.....	14
1.2. Características físicas y ambientales del territorio .....	16
1.2.1. Encuadre territorial .....	17
1.2.2. Características naturales .....	18
1.2.2.1. Caracterización de suelos .....	18
1.2.2.2. Topografía.....	18
1.2.2.3. Climatología.....	21
1.2.2.4. Geología .....	23
1.2.2.5. Estratigrafía.....	25
1.2.2.6. Tectónica .....	25
1.2.2.7. Situación Geotécnica .....	25
1.2.2.8. Edafología.....	26
1.2.2.9. Hidrología.....	27
1.2.2.10. Características Hidrogeológicas.....	30
1.2.2.11. Inundabilidad de los terrenos .....	32
1.2.2.12. Vegetación .....	32
1.2.2.13. Fauna.....	35
1.2.2.14. Paisaje .....	36
1.2.3. Usos del suelo, edificaciones e infraestructuras existentes.....	37
1.2.4. Análisis de los terrenos para su utilización urbana y zonas de riesgo.....	39
1.2.5. Valores históricos, culturales y etnográficos .....	40
1.3. Condiciones derivadas de la planificación territorial y urbanística del ámbito .....	41
1.3.1. Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía.....	41
1.3.2. Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla .....	43
1.3.3. Plan Especial de Delimitación de Reserva de terrenos en la zona de “Majarabique” para la implantación de un CTM de Interés Autonomico. ....	44
1.3.4. Delimitación del Área de Reserva para su incorporación al Patrimonio Municipal de Suelo del SUNS-DMN-01 “NODO LOGÍSTICO NORTE” de Sevilla. ....	44
1.3.5. Plan Funcional del Centro de Transportes de Mercancías de Sevilla. ....	45
1.3.6. Convenio para la promoción y ejecución del Centro de Transportes de Mercancías de Interés Autonomico en la zona de Majarabique. ....	48
1.3.7. Plan General de Ordenación Urbanística de La Rinconada.....	49
1.3.8. Plan General de Ordenación Urbanística de Sevilla. ....	55
1.4. Afecciones sectoriales y servidumbres.....	58
1.5. Características de la red viaria y ferroviaria existente.....	62
1.5.1. Accesibilidad viaria y ferroviaria.....	62
1.5.2. Infraestructuras de comunicación existentes .....	62
1.5.3. Infraestructuras de comunicación futuras. ....	63
1.6. Tráfico y movilidad .....	65
1.7. Infraestructuras de servicios urbanos.....	65
1.7.1. Red de abastecimiento de agua potable.....	66
1.7.2. Red de saneamiento.....	67
1.7.3. Red de suministro y distribución de energía eléctrica .....	67
1.7.4. Red de abastecimiento de gas.....	68
1.7.5. Telecomunicaciones .....	68
1.8. Estructura de la propiedad del suelo .....	68

1.9. Valoración y diagnóstico de la problemática territorial y urbana .....	70
<b>2. MEMORIA JUSTIFICATIVA.....</b>	<b>71</b>
2.1. Justificación de la actuación.....	72
2.2. Estudio de alternativas de ubicación y justificación de la elegida .....	78
2.3. Análisis de la incidencia territorial y ambiental de la actuación.....	78
2.3.1. En el sistema de ciudades y estructura de asentamientos.....	79
2.3.2. En el sistema de comunicaciones y transportes .....	79
2.3.3. En el sistema de equipamientos y espacios libres .....	80
2.3.4. En las infraestructuras y servicios básicos.....	81
2.3.5. En los recursos naturales .....	81
2.3.6. En la protección del territorio y prevención de riesgos .....	82
2.3.7. En el sistema medioambiental .....	82
2.3.8. Medios de corrección de los efectos negativos.....	83
2.3.8.1. Medidas Correctoras Genéricas: .....	83
2.3.8.2. Medidas correctoras Específicas: .....	88
2.4. Grado de integración del Proyecto de Actuación con la planificación y ordenación vigentes .....	90
2.4.1. Planificación Territorial. ....	91
2.4.2. Planeamiento Urbanístico.....	92
<b>3. MEMORIA DE ORDENACIÓN.....</b>	<b>97</b>
3.1. Objetivos y criterios urbanísticos .....	98
3.1.1. Objetivos estratégicos .....	98
3.1.2. Objetivos y criterios generales de ordenación.....	98
3.2. Características de la Ordenación .....	100
3.2.1. Elementos básicos de la ordenación .....	100
3.2.2. Accesibilidad y movilidad en el ámbito de la actuación .....	101
3.2.2.1. Accesos al Área Logística .....	101
3.2.2.2. Movilidad en el Área Logística.....	101
3.2.3. Espacios libres y recursos ambientales .....	102
3.3. Determinaciones urbanísticas de la Ordenación .....	103
3.3.1. Clasificación del suelo, Sistemas Generales y estructura orgánica.....	103
3.3.1.1. Clasificación y categorización del suelo .....	103
3.3.1.2. Sectorización .....	104
3.3.1.3. Sistemas Generales.....	104
3.3.1.4. Estructura orgánica .....	105
3.3.2. Usos y edificabilidades .....	106
3.3.3. Delimitación y aprovechamiento medio del área de reparto.....	106
3.3.4. Suelos de dominio público y suelos de titularidad pública o privada .....	106
3.3.4.1. Zonas de carácter patrimonial .....	107
3.3.4.2. Zonas de carácter demanial dotacional.....	108
3.3.5. Criterios y directrices para la ordenación detallada.....	109
3.3.6. Previsiones de programación y gestión de la ordenación .....	110
3.4. Conexiones con las redes de servicios públicos y disponibilidad de recursos .....	111
3.4.1. Abastecimiento de agua potable.....	111
3.4.2. Saneamiento .....	112
3.4.2.1. Red de Saneamiento: Residuales .....	112
3.4.2.2. Red de Saneamiento: Pluviales .....	114
3.4.3. Suministro y distribución de energía eléctrica.....	117
3.4.4. Red de abastecimiento de gas.....	119
3.4.5. Telecomunicaciones .....	120
3.5. Previsiones sobre la ejecución de la actuación .....	120
3.5.1. Fases y conexiones generales .....	120
3.5.2. Obtención de los terrenos por expropiación.....	122
3.5.3. Instrumentos técnicos para la ejecución de la actuación.....	123



3.5.4.	Viabilidad económica.....	123
3.5.4.1.	Estimación de inversiones totales .....	123
3.5.4.2.	Costes de urbanización.....	123
3.5.4.3.	Repercusiones .....	124
<b>4.</b>	<b><u>NORMATIVA</u></b> .....	<b>125</b>
	<b>TÍTULO PRIMERO. DISPOSICIONES DE CARÁCTER GENERAL</b> .....	<b>126</b>
Art. 1.1	Objeto .....	126
Art. 1.2	Alcance y ámbito territorial de la aplicación de la normativa.....	126
Art. 1.3	Efectos y carácter de las determinaciones del Proyecto de Actuación .....	126
Art. 1.4	Regulación complementaria.....	126
Art. 1.5	Vigencia, revisión y modificación del Proyecto de Actuación.....	127
Art. 1.6	Documentos constitutivos del Proyecto de Actuación. ....	128
Art. 1.7	Condiciones para los cauces públicos afectados .....	128
Art. 1.8	Condiciones derivadas de las servidumbres aeronáuticas .....	128
Art. 1.9	Medidas protectoras y correctoras de carácter ambiental .....	128
	<b>TÍTULO SEGUNDO. RÉGIMEN URBANÍSTICO DEL SUELO</b> .....	<b>133</b>
Art. 2.1	Clasificación y categorización del suelo .....	133
Art. 2.2	Calificación del suelo .....	133
Art. 2.3	Sectorización .....	134
Art. 2.4	Sistema de Actuación .....	134
Art. 2.5	Sistemas Generales (SG) .....	134
Art. 2.6	Ordenación pormenorizada del Sector.....	135
Art. 2.7	Dotaciones y Servicios del Área Logística.....	135
Art. 2.8	Área de Reparto y Aprovechamiento medio del Área Logística.....	136
Art. 2.9	Principales magnitudes de la Ordenación del Suelo .....	136
Art. 2.11	Sistema de Espacios Libres y Zonas Verdes (SEL-ZV).....	136
Art. 2.12	Infraestructuras de servicios urbanos y conexiones exteriores.....	137
<b>5.</b>	<b><u>PLANOS DE INFORMACIÓN</u></b> .....	<b>141</b>
<b>6.</b>	<b><u>PLANOS DE ORDENACIÓN</u></b> .....	<b>141</b>
<b>7.</b>	<b><u>PLAN FUNCIONAL</u></b> .....	<b>142</b>
7.1.	Introducción.....	143
7.2.	Accesos .....	143
7.3.	Zonas Dotacionales.....	144
7.4.	Zonas de carácter patrimonial .....	145
7.5.	Espacios Libres y Zonas Verdes .....	147
7.6.	Modelo de Gestión .....	147

## 0. INTRODUCCIÓN

## 0.1. Antecedentes

La actuación del Área Logística de Interés Autonomo de Majarabique es un proyecto que responde a las necesidades de Sevilla y su área Metropolitana, identificadas hace más de una década, para la implantación de un espacio adecuado para el desarrollo de este tipo de actividad, dotado de una alta accesibilidad viaria y con posibilidad de desarrollo de un área intermodal ferroviaria.

Esta actuación se enmarca en la actual política de la Junta de Andalucía para el fomento y desarrollo de estrategias territoriales ligadas a la dotación de las infraestructuras necesarias para el desarrollo del transporte y logística, plasmada en el primer Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte de Andalucía, PISTA 2007-2013, y que tiene continuidad en el nuevo PISTA Horizonte 2020, aprobado por Decreto 191/2016, de 27 de diciembre.

El actual Centro de Transportes de Sevilla se encuentra prácticamente al 100% de ocupación, sin posibilidad de atender demandas futuras. Por otra parte, la ubicación de la Estación de carga ferroviaria y contenedores de la Negrilla posee en la actualidad unas condiciones inadecuadas para el desarrollo de la intermodalidad ferrocarril-carretera, además de limitaciones físicas para su desarrollo, estando previsto su futuro desmantelamiento. Estos son algunos de los hechos que llevan a plantear la conveniencia de promover y desarrollar un nuevo Nodo Logístico dentro de la aglomeración urbana de Sevilla, con excelente accesibilidad viaria y ferroviaria que permita la intermodalidad, y con suelo suficiente para concentrar de forma unitaria diversas áreas logísticas que aprovechen las sinergias entre ellas y permita su futuro desarrollo.

Se pretende que este nuevo Nodo Logístico de Majarabique cubra las necesidades de las empresas del sector, y que al mismo tiempo sea capaz de absorber la demanda existente, de dar cabida a otro tipo de mercancías como son las peligrosas, y dar un desarrollo necesario al transporte intermodal carretera-ferrocarril, en consonancia con el potencial que ofrecen los Corredores Ferroviarios de la Red Transeuropea de Transporte.

Numerosos documentos de planificación territorial, municipales y supramunicipales, así lo entendieron hace años e identifican un futuro “Nodo Logístico Norte” de Sevilla en la zona localizada junto a la estación ferroviaria de mercancías de Majarabique, situada en parte en los términos municipales de Sevilla y de La Rinconada, como el área mas adecuada para dicha actuación:

- **“Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013 (PISTA)”**. Aprobado mediante Decreto 457/2008, publicado en el BOJA nº 205 del 15 de octubre de 2008. El nuevo PISTA Horizonte 2020, que continúa con la estrategia logística de Andalucía y fue aprobado por Decreto 191/2016, de 27 de diciembre, vuelve a recoger la actuación logística de Majarabique como una actuación prioritaria.
- **“Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Sevilla”** aprobado por Decreto 267/2009, de 9 de junio (BOJA nº 132, de 9 de julio).

- **“Delimitación del Área de Reserva para su incorporación al Patrimonio Municipal de suelo del SUNS-DMN-01 “NODO LOGÍSTICO NORTE” de Sevilla”**. Aprobado definitivamente por Acuerdo del Pleno de 20 de marzo de 2009.
- **“Plan General de Ordenación Urbanística de La Rinconada”**. Aprobado Definitivamente de forma completa mediante Resolución de la Sección de Urbanismo de la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Sevilla de 29 de junio de 2007 (BOJA nº 46, de 6 de marzo de 2008). El Pleno del Ayuntamiento aprobó un Texto Refundido del PGOU, con todas las determinaciones finalmente aprobadas, en fecha 17 de septiembre de 2007 (BOP Sevilla nº 274, de 26 de noviembre de 2007). Recientemente, mediante acuerdo de la Comisión Territorial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Sevilla de 8 de febrero de 2018, se aprobó definitivamente la Revisión Parcial del Plan General de Ordenación Urbanística para su adaptación al POT AUS.
- **“Plan General de Ordenación Urbanística de Sevilla”**. Aprobado Definitivamente mediante Resolución de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, de 19 de julio de 2006 (BOJA nº174, de 7 de septiembre de 2006), si bien la mencionada Resolución señaló varias determinaciones de la Revisión que debían ser subsanadas o corregidas. Asimismo suspendió dos determinaciones, una de las cuales afectaba al SUNS-DMN-01 “NODO LOGÍSTICO NORTE”. Posteriormente, mediante Resolución de 9 de octubre de 2007, de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, sobre el Documento de Cumplimiento de la Resolución 19/07/2006, se aprobó el documento formulado por el Ayuntamiento de Sevilla, denominado “Memoria Justificativa del Proyecto de Texto Refundido” que está integrado por el de Cumplimiento de Resolución de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de 19 de julio de 2006, de aprobación definitiva de la Revisión del PGOU de Sevilla; el de Mejoras técnicas en la redacción y el de Subsanación de errores materiales (BOJA nº 21, de 30 de enero de 2008).
- **“Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla (POT AUS), aprobado por Decreto 267/2009, de 9 de julio, contempla dentro del Área de Oportunidad Metropolitana L-4, el Centro de Transporte de Mercancías de Majarabique.**

En concreto, para el desarrollo del Área Logística de Interés Autonomico de Majarabique, se han realizado los siguientes estudios, documentos urbanísticos y convenios con anterioridad:

- **Estudio de Viabilidad de un Centro de Transportes de Mercancías en Majarabique (Sevilla)**, redactado por la Empresa Pública de Puertos de Andalucía en julio de 2002.
- **Proyecto del Centro de Transportes de Mercancías de Majarabique. Avance de Plan Funcional**, redactado por la Empresa Pública de Puertos de Andalucía en octubre de 2004.
- **Plan Especial de interés supramunicipal de Delimitación de una Reserva de Terrenos para la implantación de un Centro de Transporte de Mercancías de Interés Autonomico en la zona de “Majarabique” en los términos municipales de Sevilla y La Rinconada**. Su formulación se produjo mediante Orden de 13 de abril de 2007 (BOJA nº 63, de 26 de abril), de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, modificada por otra de 18 de enero de

2008 (BOJA nº 26, de 6 de febrero). Mediante Resolución de 5 de agosto de 2008, de la Dirección General de Urbanismo, se aprobó inicialmente el mismo y mediante Resolución de 6 de agosto de 2008 (BOJA nº 169, de 26 de agosto) se acordó la apertura del periodo de Información Pública. El Plan Especial se encuentra, por tanto, en estos momentos en tramitación y será aprobado por la Consejería competente en materia de urbanismo.

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

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

De acuerdo con la Ley 5/2001, de 4 de junio, por la que se regulan las áreas de transporte de mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía, la planificación territorial y urbanística de las áreas logística de interés autonómico se realiza conforme a lo establecido en la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, y en la Ley 7/2002, de 17 de diciembre de Ordenación Urbanística de Andalucía.

En base a lo anterior, mediante Orden de 15 de febrero de 2012, de la entonces Consejería de Obras Públicas y Vivienda, se inició con la tramitación del presente Proyecto de Actuación el procedimiento para la Declaración de Interés Autonomico del «Área Logística de Majarabique», correspondiente al Área de Oportunidad Metropolitana de carácter logístico prevista en el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla, denominada «L4. Centro de Transporte de Mercancías de Majarabique».

Mediante RESOLUCIÓN de 21 de febrero de 2012 de la Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo (BOJA nº 49, de 12 de marzo), se sometió a información pública por el plazo de un mes el Proyecto de Actuación para la Declaración de Interés Autonomico del «Área Logística de Majarabique», en los términos municipales de Sevilla y La Rinconada (Sevilla), y su correspondiente estudio de impacto ambiental.

Asimismo, en esta misma fecha se dio audiencia a los organismos públicos y particulares afectados, solicitando el informe Previo de Valoración Ambiental a la Delegación Territorial de la entonces Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de Sevilla, así como los preceptivos informes sectoriales en materia de aguas, carreteras, red ferroviaria, patrimonio histórico, vías pecuarias y telecomunicaciones.

Como fecha 15 de marzo de 2013, la Delegación Territorial de la entonces Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de Sevilla emitió la Declaración Previa del Proyecto de Actuación del Área Logística de Interés Autonomo de Majarabique.

Posteriormente, con fecha 03 de octubre de 2014, la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio emitió el Informe de Valoración Ambiental, conforme a la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, y al procedimiento establecido en el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental de la Comunidad Autónoma de Andalucía, aprobado por el Decreto 292/1995, de 12 de diciembre.

Teniendo en cuenta la Disposición Transitoria Primera del Decreto-Ley 3/2015, de 03 de marzo, y la Disposición Transitoria Primera de la Ley 3/2015, de 29 de diciembre, de Medidas en Materia de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, de Aguas, Tributaria y de Sanidad Animal, la Delegación Territorial en Sevilla de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio determinó que era necesario tramitar la modificación de la evaluación ambiental, siendo imprescindible aportar información adicional.

En base a lo anterior, mediante acuerdo de 21 de septiembre de 2017, de la Secretaría General de Ordenación del Territorio y Sostenibilidad Urbana, publicado en BOJA nº186 de 27 de septiembre, se sometió a información pública el documento «Adenda al estudio de impacto ambiental del proyecto de actuación del área logística de interés autonómico de Majarabique, Sevilla-La Rinconada», incorporada a la documentación del Proyecto de Actuación.

Con fecha 12 de septiembre de 2018 la Delegación Territorial en Sevilla de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio ha formulado la Declaración Ambiental Estratégica del Proyecto de Actuación para la declaración de interés autonómico del Área Logística de Majarabique. en los municipios de Sevilla y La Rinconada (Sevilla).

Una vez cumplimentados los trámites de información pública, audiencia a los organismos públicos y particulares afectados, presentación y valoración de las alegaciones, y solicitud de informes sectoriales, se redacta la presente versión del Proyecto de Actuación del Área Logística de Majarabique (Sevilla), con fecha septiembre de 2018, que incorpora las consideraciones y condicionantes desprendidos de estos informes sectoriales, las alegaciones recibidas en el trámite de información pública estimadas parcial o totalmente por la Secretaría General de Ordenación del Territorio y Sostenibilidad Urbana, y el condicionado de la Declaración Ambiental Estratégica.

## **0.2. Objeto del Proyecto de Actuación**

Conforme establece la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, en su artículo 38 "El Consejo de Gobierno podrá declarar de Interés Autonomo, por su especial relevancia derivada de su magnitud, su proyección económica y social o su importancia para la estructuración territorial de Andalucía, las actuaciones de carácter público contempladas en planes de ordenación del territorio y en planes con incidencia territorial".

Cuando estas actuaciones precisen desarrollo urbanístico, el artículo 39.1., indica que la declaración de Interés Autonómico se producirá mediante la aprobación por el Consejo de Gobierno de un proyecto de actuación a propuesta de la Consejería competente en materia de ordenación del territorio y urbanismo.

Por tanto, el objeto del presente PROYECTO de ACTUACIÓN es servir de soporte instrumental para la declaración de Interés Autonómico del Área Logística de Majarabique y establece las determinaciones urbanísticas para su desarrollo.

El ámbito de Majarabique se ha recogido en diversos documentos de planificación territorial como el área más adecuada para el establecimiento de un “Nodo Logístico” de primer orden en el área metropolitana de Sevilla en consonancia con los objetivos del PISTA.

El Proyecto de Actuación establece los usos Logísticos y e Intermodales ferroviarios a desarrollar en el ámbito conforme con la modificación del Plan Funcional, aprobado el 7 de abril de 2009 (BOJA nº 80, de 28 de abril).

### **0.3. Entidad promotora**

La promoción del Área Logística de Interés Autonómico de Majarabique se realiza por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía (APPA) entidad de derecho público adscrita a la Consejería competente en materia de transportes.

### **0.4. Equipo redactor**

El presente documento del **Proyecto de Actuación del Área Logística de Interés Autonómico de Majarabique**, ha sido desarrollado por la empresa consultora **Strategy Planning Implementation Management, S.L. (SPIM)** en colaboración con el **Arquitecto Luís Modet Vaughan (Estudio de Arquitectura y Urbanismo)** y por la empresa **IBERMAD, Medio Ambiente y Desarrollo**, en los temas propios de Medio Ambiente (Estudio de Impacto Ambiental y Estudio Paisajístico), para la **Agencia Pública de Puertos de Andalucía (APPA)**, Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía.

### **0.5. Contenido documental del Proyecto de Actuación**

El Proyecto de Actuación se desarrolla en los siguientes documentos y capítulos:

**INTRODUCCIÓN**

**MEMORIA INFORMATIVA**

**MEMORIA JUSTIFICATIVA**

**MEMORIA DE ORDENACIÓN**

**NORMATIVA**

**PLANOS DE INFORMACIÓN**

**PLANOS DE ORDENACIÓN**

**PLAN FUNCIONAL**

**ESTUDIO PAISAJÍSTICO**

**ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL**

**ADENDA AL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL POR LA QUE SE JUSTIFICA EL  
CONTENIDO DEL ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO**

**ESTUDIO DE INUNDABILIDAD DEL ARROYO TAMARGUILLO**



## 1. MEMORIA INFORMATIVA

## 1.1. Localización y delimitación del ámbito del Proyecto de Actuación

El ámbito del Proyecto de Actuación se localiza al norte de la ciudad de Sevilla, entre las infraestructuras de comunicación planificadas del Paso Territorial Norte SE-35 y la Autovía SE-40. Cuenta con una superficie total de 193,20 hectáreas. Su delimitación queda definida por:

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

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

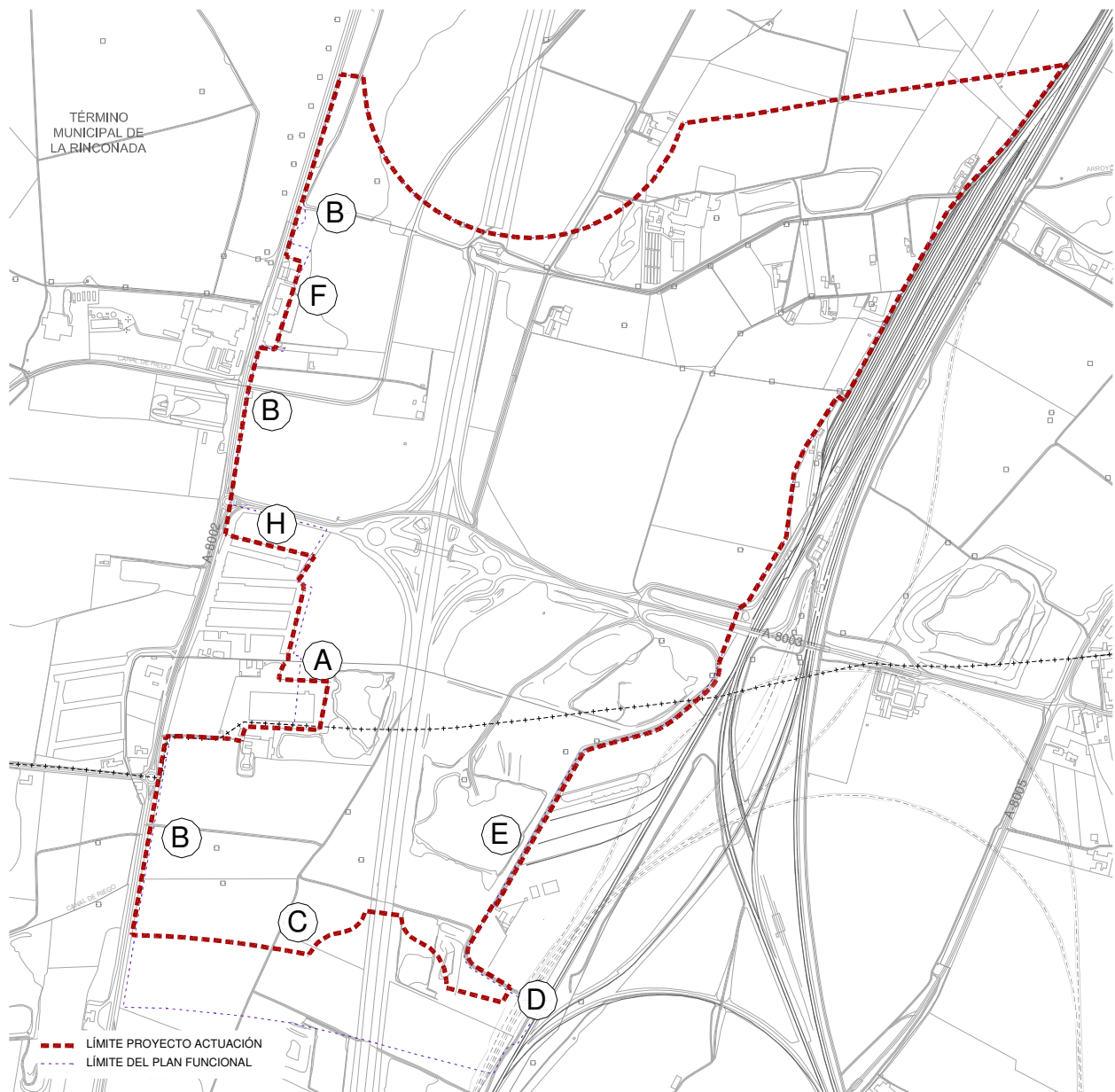
Se ha procedido, por este Proyecto de Actuación, al ajuste de la delimitación del ámbito respecto a la incluida en la modificación del Plan Funcional del CTM de Interés Autonomo de Sevilla para la zona de Majarabique, aprobado mediante orden de 7 de abril de 2009 (BOJA nº 80, de 28 de abril). Los ajustes realizados derivan de la parcelación, las preexistencias y edificaciones actualmente en uso situadas en los bordes, de las infraestructuras existentes y de las diversas infraestructuras proyectadas en esta zona. Según se recoge en el esquema adjunto, éstos son:

- **A.** Ajustes en los frentes con los polígonos industriales de NACOISA y Majarabique en el margen de la carretera A-8002, a las parcelas y edificaciones existentes. Como más significativa, se ha excluido la superficie de la parcela en la que se ha construido una nave logística.
- **B.** Ajustes del límite a la carretera A-8002 en todo su frente.
- **C.** Exclusión de los terrenos correspondientes a los proyectos del Paso Territorial Norte SE-35 y de encauzamiento del río Tamarguillo al sur del ámbito, siguiendo el mismo criterio que excluye del ámbito la reserva de terrenos destinada a la ejecución de la SE-40 al norte.
- **D.** Ajuste y exclusión de la delimitación del área afectada por el trazado y la franja de dominio público del proyecto de trazado del AVE Sevilla-Huelva según trazado del “Documento Complementario al Estudio Informativo del Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Sevilla-Huelva en el enlace de Majarabique” redactado por la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias (Mº de Fomento) con fecha de marzo de 2011.

- **E.** Ajustes en la delimitación del frente de las instalaciones ferroviarias existentes, incluyendo en el ámbito el viario de acceso a éstas en su totalidad y el camino de borde en su margen sur.
- **F.** Ajustes a las parcelas y edificaciones existentes en el margen este de la carretera A-8002, incluyendo los terrenos hasta sus límites.
- **H.** Inclusión de la franja de terreno existente entre la carretera A-8003, A-8002 y el Polígono Industrial de Majarabique, correspondiente al sector SUnS-5 de La Rinconada.

El resto de la delimitación, coincide con la incluida en el referido Plan Funcional.

### Delimitación del Proyecto de Actuación y ajustes realizados



El ámbito puede decirse, por tanto, que está dividido por las infraestructuras viarias existentes en cuatro Áreas diferenciadas que se denominan Áreas Funcionales en este Proyecto de Actuación

(denominación que también se recoge en la modificación del Plan Funcional del CTM de Interés Autonómico de Sevilla, aprobado con fecha de 7 de abril de 2009):

- **ÁREA FUNCIONAL-1 (AF-1); situada al suroeste del ámbito.** Se encuentra en los términos municipales de Sevilla y La Rinconada y cuyos límites vienen definidos por: la carretera A-8003, al norte; el Nuevo Acceso Norte a Sevilla (A-8009), al este; el Paso Territorial Norte SE-35, al sur; y los terrenos de los polígonos existentes (NACOISA y Majarabique), al oeste.
- **ÁREA FUNCIONAL-2 (AF-2); situada al sureste del ámbito,** perteneciente a los términos municipales de Sevilla y de La Rinconada. Limita al norte con la carretera A-8003 (denominada “Carretera de Mercancías Peligrosas”); al este, con el trazado ferroviario Sevilla-Huelva; al sur, con en nuevo encauzamiento del Río Tamarguillo y el futuro Paso Territorial Norte SE-35; y al oeste, con el Nuevo Acceso Norte a Sevilla (A-8009).
- **ÁREA FUNCIONAL-3 (AF-3); se sitúa al noreste del ámbito,** en el término municipal de La Rinconada. Sus límites son: al norte, la franja de reserva de la futura Autovía SE-40; al este, la estación ferroviaria de Majarabique; al sur, la carretera A-8003; y al oeste, el Nuevo Acceso Norte a Sevilla (A-8009).
- **ÁREA FUNCIONAL-4 (AF-4); se localiza al noroeste del ámbito,** perteneciente en su totalidad al término municipal de La Rinconada. Limita al norte con el área de reserva para la futura Autovía SE-40, al este con el Nuevo Acceso Norte a Sevilla (A-8009), al sur con la carretera A-8003 y al oeste con la carretera A-8002 La Rinconada-Sevilla y la zona de Venta Lucio.

## **1.2. Características físicas y ambientales del territorio**

### **1.2.1. Encuadre territorial**

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

El área metropolitana de Sevilla presenta como uno de sus rasgos básicos la concentración de servicios avanzados a las empresas, lo que unido a su sector financiero, al elevado dinamismo de las empresas vinculadas a las nuevas tecnologías, las comunicaciones, las técnicas audiovisuales y la ingeniería y consultoría hacen de la aglomeración un referente regional y nacional.

En los últimos años y alimentado por el sostenido crecimiento de la actividad, se ha producido en la aglomeración urbana de Sevilla un progresivo proceso de reequilibrio de 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.

Actualmente son 6 las zonas logísticas en funcionamiento en la Corona Metropolitana de Sevilla, cuya superficie total es de 150 has, estando prevista la construcción de casi 1.000 has adicionales en nuevas

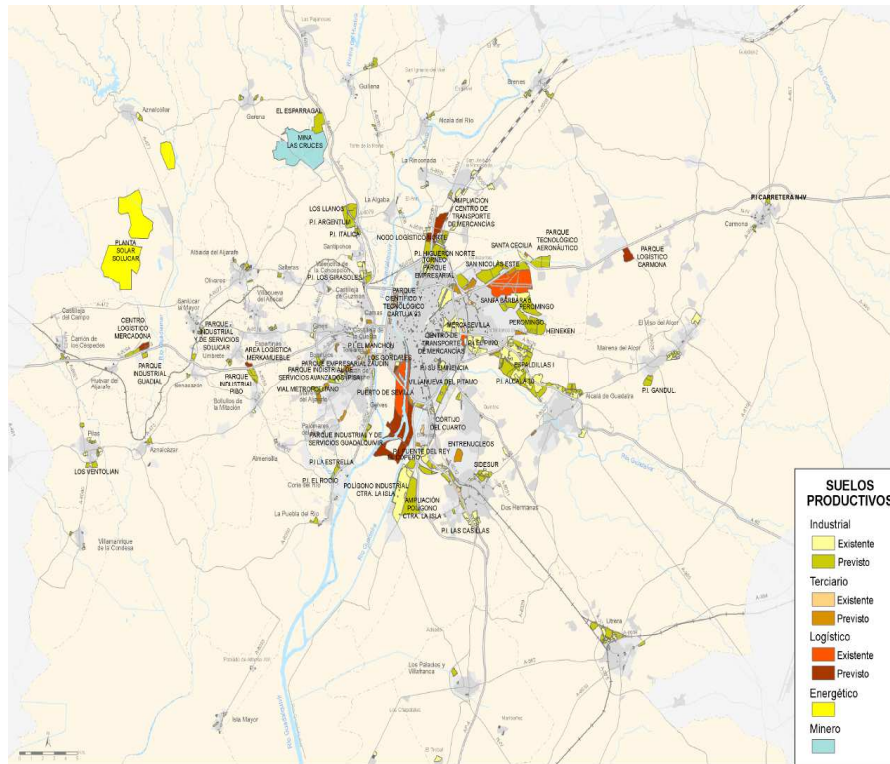
plataformas o en ampliación de las existentes. En el análisis y diagnóstico realizado por el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla se recogen los actuales suelos productivos y los previstos en el área metropolitana de Sevilla.

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

- **Puerto de Sevilla**, como principal instalación, que debido a su carácter fluvio-marítimo y a su emplazamiento en el interior del Centro Regional de Sevilla tiene condiciones suficientes para desarrollar actividades de elevado valor añadido vinculadas al desarrollo productivo del ámbito metropolitano de Sevilla.
- **ZAL Sevilla**, zona industrial o de actividades económicas dedicada exclusivamente a la logística de mercancías multimodal, situada junto al Puerto de Sevilla.
- **Centro Logístico del Aeropuerto, centro de carga aérea**, al oeste, junto al Aeropuerto de Sevilla, de San Pablo.
- **Centro de Transporte de Mercancías (CTM) de Sevilla**, al suroeste de la ciudad, ubicado en la confluencia de la Ronda Urbana SE-30 (N-IV) y la Autovía A-92 (Huelva-Almería-Corredor de Levante). Actualmente ha llegado a su límite de capacidad, con una ocupación del 100%.
- **Terminal ferroviaria de La Negrilla**, instalación ferroviaria existente en proximidad al CTM de Sevilla.
- **Terminal ferroviaria de Majarabique**, instalación ferroviaria ya existente en paralelo a la línea Madrid-Sevilla, junto a los terrenos destinados al desarrollo de la actuación de Majarabique.

Está prevista la ampliación de las instalaciones logísticas en el área metropolitana de Sevilla en 3 líneas de actuación:

- **Ampliación de la actividad portuaria hacia el sur**, con la incorporación de 300 has destinadas a terminales de logística e industrial.
- **Ampliación del CTM de Sevilla en el enclave ferroviario de Majarabique**, junto al Nuevo Acceso Norte.
- **Creación de nuevas plataformas logísticas en municipios de la corona (en proyecto)**: con una superficie total de unas 500 has, Parque Logístico de Carmona, Parque Logístico del Bajo Guadalquivir (Utrera) y Plataforma Logística de Alcalá de Guadaíra.



Fuente: Suelos productivos existentes y previstos. Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla (POTAUS). En periodo de Información Pública.

## 1.2.2. Características naturales

El ámbito de Majarabique pertenece a los municipios de La Rinconada y Sevilla, situado a nueve kilómetros de la capital, en pleno corazón de la Vega y en el arco Norte metropolitano. Posee las siguientes características físicas y ambientales:

### 1.2.2.1. Caracterización de suelos

Los suelos objeto del presente documento se localizan entre dos Unidades Ambientales. Estas Unidades son: Vega No Inundable y Terraza Extensivo.

#### El Vega No Inundable

- **Localización.** Al oeste de los suelos objeto del Área de Reserva, fundamentalmente entre el límite oeste de la misma y la carretera A.8002 Sevilla-Alcalá del Río.
- **Descripción.** Se corresponde con suelos de la vega del río Guadalquivir que no sufren inundación, bien por su topografía (cota >12 snm) o bien por los muros de defensa ejecutados.

La topografía de la zona es completamente plana, con diferencias entre extremos inferiores a 1 metro.

Los materiales que conforman la zona están constituidos por arenas y limos fundamentalmente, con algunos niveles arcillosos. Son terrenos muy fértiles y su resistencia ante la inundación superficial se debe a que son zonas llanas relativamente elevadas.

La zona pertenece al sistema acuífero Aluvial del Guadalquivir.

El desarrollo de la actividad agrícola ha transformado el paisaje de forma evidente, anulando casi por completo la presencia de vestigios naturales.

- **Calidad ambiental.** Alta, puesto que son los suelos de mayor calidad agrológica de todo el término municipal y juega un papel importante como parte de la vega del río Guadalquivir.

#### **Terraza Extensivo:**

- **Localización.** Al este de los suelos objeto del Área de Reserva, fundamentalmente entre la carretera A.8002 Sevilla-Alcalá del Río y el límite este de la zona.
- **Descripción.** Está constituida por usos agrícolas muy homogéneos y de grandes parcelas.

La topografía de la zona es completamente plana, con diferencias entre extremos inferiores a 1 m. Los suelos: entisoles, alfisoles y la asociación alfisol-vertisol poseen una aptitud agrícola entre alta y moderada.

Desde el punto de vista hidrológico bajo estos materiales se conforma un acuífero libre, permeable por porosidad, perteneciente al acuífero Sevilla-Carmona.

Paisajísticamente es una zona muy antropizada en la que se mezclan usos agrícolas con algunos usos urbanos. La única vegetación que resta es la adaptada a entornos agrarios y usos urbanos.

- **Calidad ambiental.** Baja, dada la calidad agrológica comparativa del suelo respecto al resto del término municipal.

En los terrenos del Proyecto de Actuación se localizan dos **Vías Pecuarías** con dirección norte-sur con la siguiente denominación y características:

#### **Vereda del Vado de Doña Luisa.**

Su trazado es coincidente con la carretera A-8002 y no se encuentra deslindada.

#### **Cordel de Brenes-Cantillana.**

Atraviesa el ámbito de norte a sur. Su trazado recorre el camino existente entre el descansadero de Los Solares 2, al sur del núcleo de San José de La Rinconada, y la ciudad de Sevilla, cruzando el ámbito de forma más o menos diagonal junto al Nuevo Acceso Norte a Sevilla.

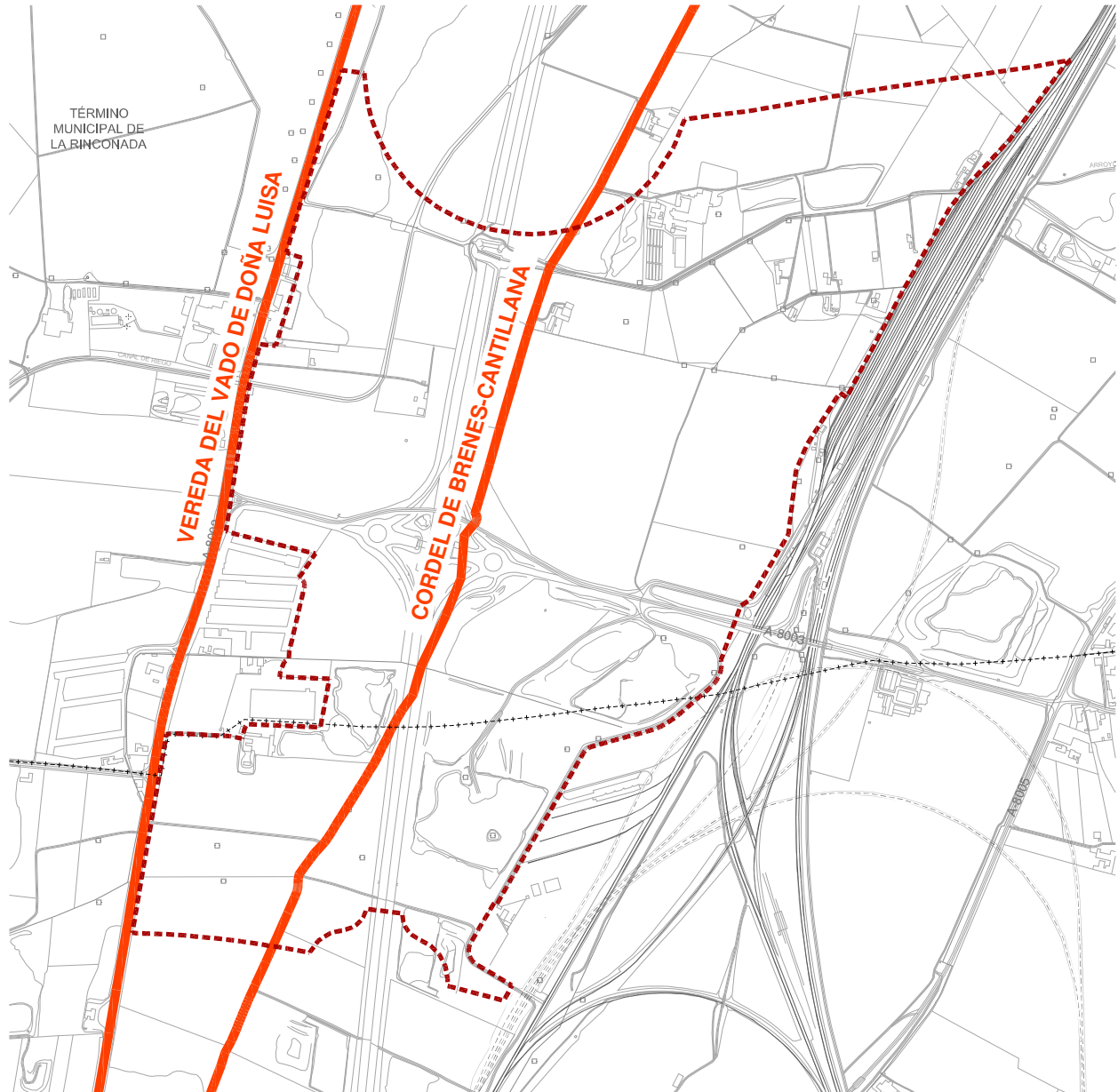
El Cordel se encuentra deslindado dentro del municipio de La Rinconada, pero no así dentro del término municipal de Sevilla.

Con la ejecución del Nuevo Acceso Norte a Sevilla, se ha acondicionado una franja de terreno en el margen oeste de dicho viario a modo de modificación del trazado del Cordel, con el que se ha ejecutado un paso bajo dicha infraestructura viaria para mantener su



continuidad hacia el oeste. A este respecto, se presentó una modificación de trazado realizada por GIASA, cuyo expediente no se terminó de tramitar según información facilitada por la Delegación Provincial de Sevilla de la Consejería de Medio Ambiente.

### Trazado de Vías Pecuarias existentes



#### 1.2.2.2. Topografía

El ámbito de actuación presenta una topografía prácticamente llana con suaves pendientes inferiores al 2% en el interior. El terreno oscila aproximadamente desde la cota + 10'5 m. en la parte central y sur del ámbito, siendo próxima a los 8,50-9,00 metros al noroeste.



### 1.2.2.3. Climatología

La caracterización climatológica del ámbito de estudio se realiza a partir de los datos obtenidos de la base meteorológica de La Rinconada y Sevilla.

El ámbito se integra en el dominio mediterráneo, más concretamente en un mediterráneo continental, aunque su situación en el Valle del Guadalquivir, corredor natural para la influencia marina, suaviza el clima respecto a otras zonas. Destacan las elevadas temperaturas y casi inexistencia de lluvias durante el estío y la relativa suavidad de las temperaturas y un nivel de precipitaciones moderado durante el periodo invernal.

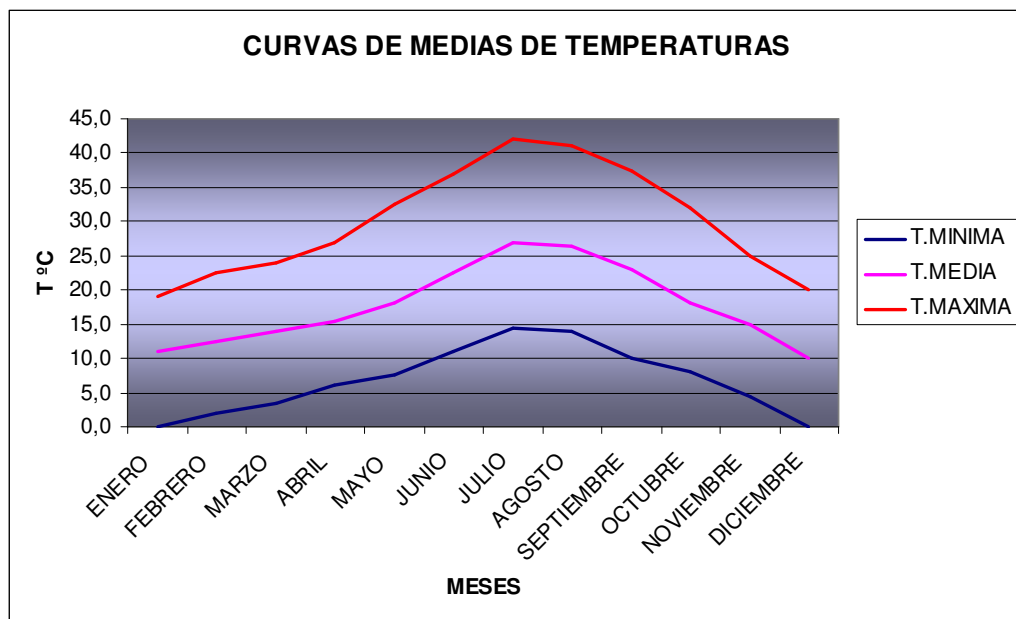
El clima de La Rinconada y Sevilla es del tipo mediterráneo templado-cálido con influencias atlánticas, de inviernos húmedos y veranos largos y calurosos. Este clima combina una sequía estival más o menos larga con una gran variabilidad interanual de precipitaciones, unos veranos calurosos y unos inviernos moderadamente fríos.

En general, las lluvias se registran en invierno –desde octubre hasta abril– y en verano se produce un periodo de sequía de duración variable.

Al igual que las precipitaciones, las diferencias entre las medias de las temperaturas alcanzadas durante las diferentes estaciones del año son bastante amplias. Durante el invierno la temperatura media se queda en 11,65 °C, mientras que durante el solsticio de verano alcanza los 25,2 °C. Durante el otoño y la primavera las medias se mantienen cercanas a la temperatura media anual de 17,9 °C, con 14,3 °C y 14,22 °C respectivamente.

#### Temperaturas

Los datos de temperaturas obtenidos en el término se puede presentan en el siguiente esquema, donde se representa la temperatura media máxima, la media de las medias y la media de las mínimas:



Las características climáticas actuales más sobresalientes de esta región son el contraste entre las condiciones estivales e invernales, y la alta insolación durante todo el año.

La temperatura media anual se encuentra entorno a 17,9°C con inviernos suaves y con temperaturas igual o superiores a 18 °C entre mayo y octubre, alcanzando en los meses de julio y agosto las máximas temperaturas.

Las mínimas temperaturas se dan en los meses de diciembre, enero y febrero, poniendo de manifiesto que los inviernos son cálidos y existe poca probabilidad de heladas. Las mínimas más elevadas aparecen entre los meses de mayo y octubre, concentrándose las más altas en julio y agosto.

El régimen térmico destaca por los fuertes calores del verano, en el que se llega a alcanzar unos máximos superiores a los 40°C y los meses de invierno donde se alcanzan mínimas de 0°C.

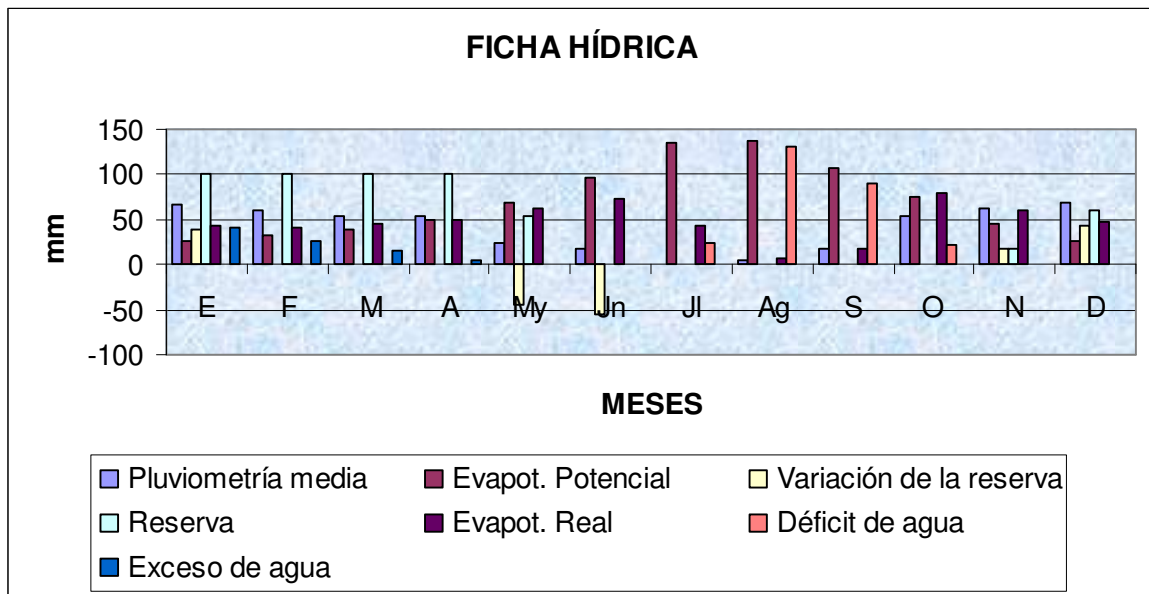
### **Régimen hídrico**

El balance hídrico de la zona alcanza sus mínimos en verano. Posteriormente experimenta un proceso de recuperación en época otoñal hasta alcanzar valores máximos. Vuelve a disminuir a partir de diciembre, retomando una tendencia ascendente en primavera.

En los meses de invierno, coincidiendo con las temperaturas bajas y pluviometría elevada, la evapotranspiración alcanza valores mínimos. Es en estos meses cuando la evapotranspiración real coincide con la potencial, ya que no hay escasez de agua y la reserva hídrica es alta. A medida que llega la estación primaveral primero y luego la estival la evapotranspiración potencial experimenta un periodo de ascenso. Se alcanzan valores extremos en los meses de verano, concretamente en el mes de agosto se encuentra el máximo anual de 136,2 mm. En la época cálida la evapotranspiración real está muy por debajo de la potencial, debido a la escasez de agua lo que hace que la reserva hídrica sea nula. A medida que llega el otoño el fenómeno se va suavizando hasta alcanzar de nuevo en invierno valores mínimos. Con la llegada de las lluvias las reservas se van recuperando poco a poco, llegando un momento en el que la evapotranspiración real se iguala a la potencial.

En los meses estivales la vegetación se ve sometida a un fuerte estrés hídrico. Son meses de temperaturas muy elevadas, siendo sus precipitaciones nulas o casi nulas, un hecho típico dentro del clima mediterráneo.

La ficha hídrica nos permite observar que el déficit de agua en el suelo coincide con los meses estivales y el exceso de agua con los meses de invierno y primavera. Esto supone que durante las lluvias de otoño se produce el fenómeno de renovación del agua en los macroporos y microporos del sustrato edáfico, lo que conlleva también una recuperación de la reserva hídrica.



En cuanto al régimen de precipitaciones del ámbito geográfico se caracteriza por su extrema irregularidad así como por la ausencia de precipitaciones en los meses estivales. La variabilidad de las precipitaciones se explica por la alternancia de anticiclones y borrascas en invierno, común en todo el ámbito mediterráneo, y el reforzamiento del anticiclón de las Azores en verano, que produce una sequía regular y amplia en los meses estivales.

Los datos pluviométricos revelan una concentración de las precipitaciones en los meses invernales. Por otro lado, son frecuentes las tormentas veraniegas, debido al aire recalentado y cargado de humedad del Valle del Guadalquivir, en el que la entrada de aire frío provoca una rápida precipitación.

Los datos de precipitaciones recogidos en la estación meteorológica más cercana arrojan precipitaciones medias de 486,8 mm. El invierno es la estación más lluviosa, seguida del otoño y de la primavera, y por último del verano. En los meses de diciembre y enero es donde se concentran las mayores precipitaciones; y es en julio cuando éstas son más reducidas.

### Régimen de vientos

El régimen de vientos dominante en el ámbito del Proyecto de Actuación es de componente NE-SW a lo largo de todo el año, coincidente con la orientación del Valle del Guadalquivir, destacando los de componente Suroeste en verano y los de componente Noreste en invierno.

En invierno son los vientos del Noroeste motivado los que dominan en el ámbito, bien por su canalización a lo largo del Valle del viento oriental del anticiclón ibérico o centroeuropeo, bien por los “coletazos” de aire frío tras el paso de una borrasca. En verano, los vientos del Suroeste predominan debido a su procedencia europea y por ser atraídos, en consecuencia, hacia el interior por la depresión térmica veraniega y, sobre todo, por tener su origen en el anticiclón Subtropical de las Azores.

Con respecto a la velocidad de los vientos, éstos son normalmente débiles, encontrándose entre los 6 y 29 Km/h, siendo más fuertes cuanto más constante sea el viento. En algunas ocasiones supera los 20

Km/h y, rara vez, los 50 Km/h. Las mayores velocidades se corresponden a los vientos dominantes, sobre todo a la componente Suroeste en primavera y verano. Las calmas superan, sin embargo, a cualquier dirección del viento, aunque son más frecuentes en invierno, debido a la mayor estabilidad del aire frío.

#### **1.2.2.4. Geología**

La Geología y otros componentes del medio físico afines, como la geomorfología, edafología, topografía, etc., conforman un segundo bloque descriptivo del territorio que va a aportar importantes claves para la valoración de la capacidad de uso de las distintas teselas que lo integran.

Majarabique pertenece al municipio de La Rinconada, y es la próxima zona de ensanche del municipio, logrando la unión entre los núcleos urbanos de San José y de La Rinconada.

El municipio de La Rinconada se encuentra a nueve kilómetros de la capital en pleno corazón de la Vega y en el arco norte metropolitano, un municipio que cuenta con 138,4 kilómetros cuadrados de superficie y una tupida red de comunicaciones

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

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

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

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

#### **1.2.2.5. Estratigrafía**

##### **Cuaternario**

Debido a las características litológicas del terreno, margas y arenas poco competentes, sobre todo en estado húmedo, tras el encajamiento de la red hidrográfica en el Cuaternario, el valle del Guadalquivir rápidamente alcanzó una morfología de cubeta, típica de madurez. Por tanto, habiendo adoptado tempranamente esta forma, una de cuyas características es la gran anchura del cauce, las variaciones del nivel de base provocadas por las alternancias climatológicas del Cuaternario no producen grandes diferencias de cotas entre los sucesivos niveles de terrazas, siendo muy posible que aparezcan fenómenos de solapamiento de terrazas.

En el caso del término municipal de la Rinconada se puede encontrar la terraza inferior (QT3).



Terraza inferior

Sobre la terraza inferior se encaja el cauce divagante del Guadalquivir actual, su cota es de 10-15 m. Está litológicamente compuesta por arcillas rojas, arcillas marrones y zonas de acumulación de gravas.

#### **1.2.2.6. Tectónica**

En las formaciones neógenas de la Hoja de Sevilla no se encuentran deformaciones diastróficas, aunque se observa un pequeño buzamiento regional en los depósitos anteriormente aludidos. No obstante, estos buzamientos no poseen una magnitud suficiente como para no poder atribuirse a las condiciones iniciales de depósito en la cuenca. Con los datos obtenidos no puede, pues, hablarse de fenómenos de tectónica reciente por manifestación de fracturas en el zócalo en las capas plásticas suprayacentes, el cual sólo podría comprobarse tras detallado estudio de carácter regional.

#### **1.2.2.7. Situación Geotécnica**

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

En cuanto a la región, el ámbito pertenece a Recintos Hundidos (Depresión del Guadalquivir), y dentro de este al área II1, correspondiente a un relieve llano. Los materiales son predominantemente permeables, existen acuíferos por porosidad intergranular. Nivel freático elevado, en el fondo de los valles planos pueden aparecer encharcamientos.

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

### 1.2.2.8. Edafología

El clima y los condicionantes bióticos interactúan con la litología en las distintas formas del relieve dando lugar a los distintos tipos de suelos, que son, en definitiva, el soporte material de los usos sobre el territorio.

Este proceso de formación de suelo, se lleva a cabo en el transcurso de miles de años. El suelo es, por lo tanto, un recurso natural no renovable, que ha de ser considerado un componente más del patrimonio natural.

Según la publicación “Evolución Ecológica de los Recursos Naturales de Andalucía” (Junta de Andalucía) y en base a los órdenes del sistema Soil Taxonomy, en el término municipal de La Rinconada se puede encontrar solo una categoría de suelo correspondientes a los **Entisoles**.

#### Esquema Geológico



### Entisoles

Se trata de suelos muy poco evolucionados como resulta de la juventud del material sobre arenas de elevado contenido en partículas inertes sobre fuertes pendientes, vegas aluviales, marismas y otros materiales procedentes de la erosión o sedimentación recientes.



En el Mapa de Suelos de Andalucía, los suelos se agrupan en Unidades Cartográficas caracterizadas por asociaciones, definidas y diferenciadas específicamente en el paisaje, encontrándose el ámbito incluido en la **Unidad 2**.

Esta unidad comprende las fértiles vegas andaluzas. Sus suelos son característicos de valles fluviales, habiéndose desarrollado sobre sedimentos aluviales recientes. En la campiña ocupan amplias y alargadas extensiones, con dedicación preferente a cultivos en regadío.

La vegetación presente en la unidad es calcícola húmeda, sobre todo de gramíneas, aunque la vegetación natural es escasa por estar cultivados intensamente.

### 1.2.2.9. Hidrología

#### **Red de drenaje superficial.**

Las características de la red hidrográfica de un territorio proporcionan una información valiosa sobre diversos aspectos del medio, especialmente en lo relativo a las características litológicas y edáficas del terreno. Su estructura es un indicador de las posibilidades y restricciones a las diferentes actuaciones que pretendan llevarse a cabo sobre dicho territorio. Así, una red con pendientes suaves y extendidas sobre una amplia superficie, ofrece en principio menos restricciones para la implantación de actuaciones que requieran una cierta extensión de terreno.

El ámbito es atravesado en su parte norte por el cauce del arroyo Cimbrenño, cruzando de este a oeste desde las actuales instalaciones ferroviarias de Majarabique hasta la carretera A-8002. Este cauce se encuentra parcialmente canalizado en un tramo situado al este del Nuevo Acceso Norte a Sevilla.

Además, la hidrología superficial se ve protagonizada por las obras hidráulicas existentes para el regadío. El área está recorrida por acequias de riego y canales secundarios, en varias direcciones.

Una de las acequias derivadas del Canal del Valle Inferior, con una traza aproximada este-oeste cruza la zona central del ámbito. Esta acequia pertenece a la Comunidad de Regantes del Valle Inferior y es empleada para abastecer concesiones de riego.

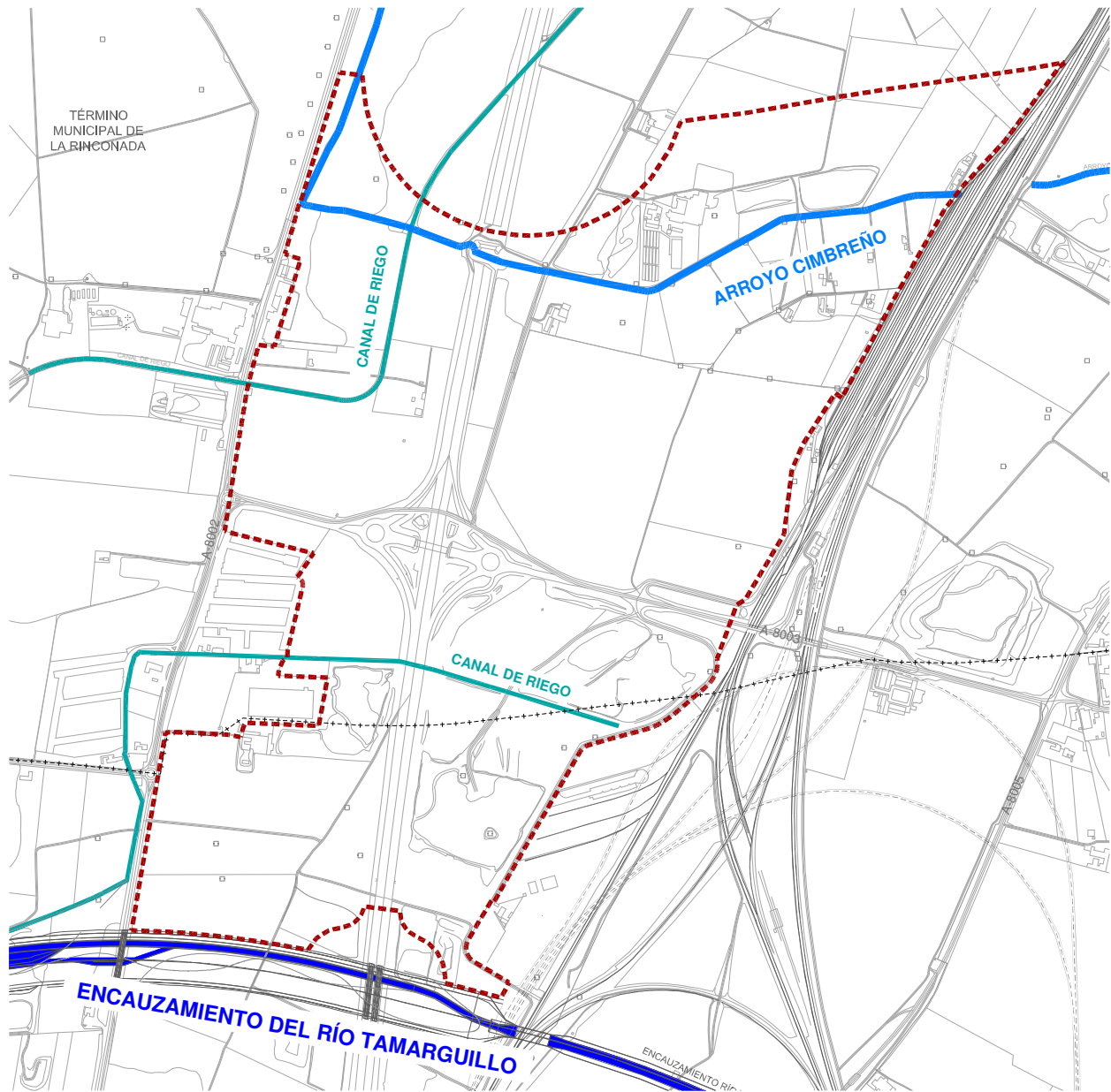


Canal secundario

Para el Río Tamarguillo se ha realizado el “Proyecto del Nuevo Cauce de los Arroyos Tamarguillo y Ravilla” (Ministerio de Fomento), que discurre paralelo al límite norte del Nuevo Paso Territorial Norte SE-35. Se asocia al encauzamiento una banda verde de aproximadamente 100 metros de anchura.

El trazado del encauzamiento del Río Tamarguillo y el nuevo Paso Territorial Norte SE-35 conforma el límite sur de los terrenos reservados para la implantación del Área Logística de Majarabique.

### Cauces y canales de riego existentes



### Aguas Subterráneas

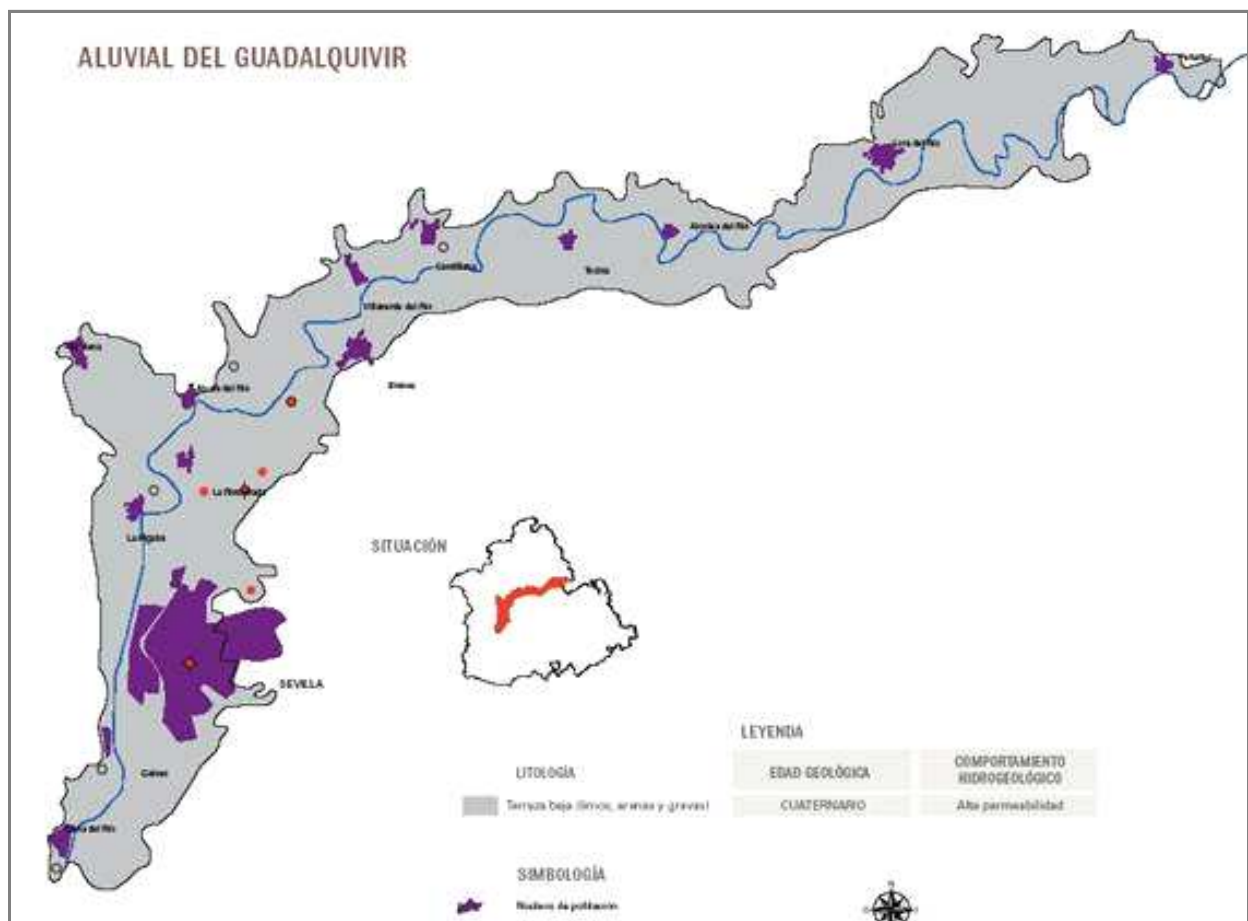
La zona de Majarabique se encuentra afectada por la presencia del **Acuífero Aluvial del Guadalquivir**.



Este acuífero se extiende en una franja a lo largo del cauce de dicho río. Comprende una superficie de unos 200 Km<sup>2</sup>, dentro del límite provincial de Sevilla, desde el límite con la provincia de Córdoba, al norte, hasta la población de La Puebla del Río, al sur.

En superficie, se corresponde con una típica llanura aluvial, dedicada en gran parte a la agricultura, en la que se han desarrollado importantes planes de transformación agraria, con un alto grado de desarrollo en el sector de cítricos, gracias a los riegos proporcionados por el Canal del Bajo Guadalquivir y el Canal del Valle inferior de Guadalquivir, principalmente.

Dentro de la provincia de Sevilla se ubican en esta unidad las poblaciones de Gelves, Sevilla, Camas, La Algaba, San José de la Rinconada, La Rinconada, Alcalá del Río, Brenes, Villaverde del Río, Cantillana, Los Rosales, Tocina, Villanueva del Río, Alcolea del Río, Lora del Río, Peñaflor y Santiponce. En la mayor parte de estos municipios, la principal actividad económica es la agricultura e industrias relacionadas con ella. En la zona de Alcalá del Río - La Rinconada existen varias industrias de extracción de áridos, que pueden tener una gran incidencia en este área sobre las características del acuífero, fundamentalmente por rellenos que ocasionan alteraciones hidrogeológicas locales.



Fuente: Atlas Hidrogeológico de la provincia de Sevilla

### 1.2.2.10. Características Hidrogeológicas

#### **Descripción General**

El acuífero coincide con la terraza más reciente del río Guadalquivir constituida por limos y arcillas, arenas y gravas de alta y, en algunas zonas, muy alta permeabilidad.

En su base, se encuentra una formación de margas del Mioceno superior (margas azules), que forman su base impermeable.

El espesor medio del acuífero es del orden de los 10 m, oscilando los caudales de extracción entre los 20 y los 50 l/s.

Su alimentación procede, fundamentalmente, del agua de lluvia y, ocasionalmente, del excedente del riego. A través de su contacto con la terraza media, tiene lugar una entrada de agua procedente del flujo subterráneo de descarga del acuífero Sevilla-Carmona.

La descarga se efectúa en forma oculta al cauce del río Guadalquivir y por bombeos destinados a la agricultura.

#### **Parámetros Hidrogeológicos**

Los materiales que constituyen el acuífero son, en general, muy permeables. La permeabilidad media estimada oscila entre  $1,1 \times 10^{-3}$  m. S-1 y  $2,3 \times 10^{-3}$  m. S-1, con una porosidad eficaz entre el 2% y el 10%.

Puntualmente se pueden presentar valores superiores de permeabilidad, como los constatados en el sector central del acuífero (Brenes- Alcolea del Río), comprendidos entre  $19,1$  y  $84,4 \times 10^{-3}$  m.S-1.

Los caudales de explotación son, usualmente, de 20 a 40 l/s, con máximos del orden de 90 l/s.

#### **Funcionamiento hidráulico – Piezometría**

Las direcciones preferentes del flujo de agua subterránea en el acuífero están íntimamente asociadas al cauce del río Guadalquivir, variando desde la nordestesuroeste en la zona septentrional, hasta la este-oeste en la meridional.

En los cauces de algunos de los más importantes afluentes del Guadalquivir por su margen izquierda, se producen inflexiones en las isopiezas, que dan lugar a direcciones de flujo diferentes asociadas a la dinámica de los afluentes. Estos cauces, por lo general afluentes al Guadalquivir y que representan líneas de descarga del acuífero, pueden llegar a recargarlo en períodos de crecida o en episodios de fuertes descensos del nivel por explotación intensiva.

El funcionamiento hidráulico de éste acuífero es el característico de un acuífero detrítico libre, recargándose fundamentalmente por infiltración de agua de lluvia y, en menor medida, por el retorno del riego directamente realizado sobre el mismo o por el del riego efectuado sobre las terrazas superiores, a

través del flujo subterráneo. Éstas, junto con las calcarenitas, forman el acuífero Sevilla-Carmona, conectado hidráulicamente con el acuífero aluvial del Guadalquivir.

La descarga se produce, principalmente, al río Guadalquivir a lo largo de su cauce; en menor medida y circunstancialmente (restricciones en la dotación de aguas superficiales para riegos), por los bombeos efectuados para agricultura.

Los niveles piezométricos están muy relacionados con el nivel de los ríos, con oscilaciones entre 5 y 10 m, siendo el gradiente de la superficie piezométrica del orden del 0,02 %.

El IGME a través de una red piezométrica de 16 puntos, últimamente reducida a 10, en el área del acuífero situada en la provincia de Sevilla, recoge datos sobre la evolución piezométrica mensualmente.

El registro de los datos de la evolución piezométrica a lo largo del tiempo permite deducir una rápida respuesta del nivel piezométrico general a la pluviometría, característica del tipo de acuífero libre de que se trata.

## Contaminación y vulnerabilidad

La contaminación procede, fundamentalmente, de los compuestos químicos (fertilizantes y pesticidas) usados para la agricultura, entre los que destacan los nitratos por su alta concentración y su variabilidad, directamente relacionada con la pluviometría.

Las concentraciones de cloruros y sulfatos permanecen más estables en el tiempo y en niveles próximos a los máximos permitidos para consumo humano.

Las mayores concentraciones en sulfatos se dan en las zonas más próximas al río, lo que manifiesta que el incremento se produce en el sentido del flujo y directamente relacionado con el tiempo de permanencia en el acuífero. Por el contrario, los nitratos disminuyen por efecto de una mayor dilución en las zonas de mayor recarga, originada por el excedente de riegos.

De todo lo expuesto, se deduce que el acuífero presenta un alto grado de vulnerabilidad ante todo tipo de contaminación superficial, con una rápida capacidad de distribución en todo él.



Aguas afloradas del Acuífero Aluvial del Guadalquivir

### 1.2.2.11. Inundabilidad de los terrenos

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

PERIODO (años)	CAUDAL (m3/sg)	PERFIL 2.978 cotas en m
500	8.700	12,40
100	6.400	11,00
50	5.500	10,40

Esta zona es prácticamente no inundable, por lo que en las escasas zonas que están por debajo de la cota 12,40 habría que rellenar a esta cota para edificar.

### 1.2.2.12. Vegetación

#### **Vegetación potencial**

Los ecosistemas originales han sido prácticamente sustituidos por agrosistemas que mantienen fragmentos de las comunidades naturales o bien fases de las etapas regresivas de sustitución de la vegetación climática, eliminada en general desde antiguo. Puntualmente, o en situaciones de difícil accesibilidad, se conservan aún extensiones con formaciones climáticas o próximas al clímax en forma de alcornocales, encinares, quejigales y pinsapares.

Bioclimáticamente el área de estudio se localiza en el Piso Termomediterráneo. Biogeográficamente, en la Región Mediterránea, estando incluida en la Provincia Bética.

Según las actualizaciones llevadas a cabo por la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía sobre el Mapa de España de Series Potenciales de Rivas Martínez (1987), la Provincia Bética se ve representada en el ámbito por la siguiente Serie de vegetación potencial:

**Sm-Qr. Serie termomediterránea, bética, algarviense y mauritánica, seca-subhúmeda, basófila de la encina (*Quercus rotundifolia*): *Smilaco mauritanicae-Querceto rotundifoliae* S. Faciación típica.**

Muy extendida por todas las zonas basales de Andalucía, ya que es de distribución termomediterránea, se localiza sobre suelos ricos en bases y el ombrotipo bajo el que se desarrolla va del seco al húmedo.

La comunidad climax es un encinar (*Smilaco mauritanicae-Quercetum rotundifoliae*) de estructura parecida a la desarrollada en el mesomediterráneo, aunque mucho más enriquecido en *taxones* netamente termófilos y elementos lianoides. Como orla y primera etapa de sustitución aparece un coscojal-lentiscar (*Asparago albi-Rhamnetum oleoidis*, *Bupleuro gibraltari-ci-Pistacietum lentisci*) que varía en su composición según la biogeografía. Además aparecen una serie de comunidades como escobonales-retamales (*Coridothymo capitati-Genistetum haenseleri*, *Genisto retamoidis-Retametum sphaerocarpace*), espartales (*Lapiedro martinezii-Stipetum tenacissimae*), romerales-aulagares-tomillares (*Ulici baetici-Cistetum clusii*, *Asperulo hirsuti-Ulicetum scabri*, *Odontito purpureae-Thymetum baeticae*, *Teucro lusitanici-Coridothymetum capitati*), albardares (comunidad de *Anthyllis cytisoides*), bolinares (*Lavandulo caesia-Genistetum equisetiformis*), pastizales-cerrillares (*Ruto angustifoliae-Brachypodietum retusii*, *Aristido coerulescentis-Hyparrhenietum hirtae*, *Lotononido lupinifoliae-Hyparrhenietum sinaicae*) y tomillares nitrófilos (*Andryalo ragusinae-Artemisietum barrelieri*).

En cuanto a su estructura y fisionomía, el encinar denso es su estado más estructurado, con numerosos arbustos y un estrato lianoide bien desarrollado y rico en elementos termófilos. Bajo la cobertura del bosque se desarrolla un herbazal nemoral.

Los factores ecológicos son de óptimo termomediterráneo y ombrotipo seco-subhúmedo. Comunidades asentadas sobre sustratos calcáreos, calcáreo-dolomíticos o margosos. Aunque, en condiciones de xericidad, puede aparecer incluso sobre suelos esquistosos.

Respecto a la dinámica, si la etapa clímax de la serie se degrada comienzan a aparecer los coscoja-leslenticales y el resto de matorrales y pastizales descritos en la serie. En condiciones semiáridas da paso a bosquetes climácicos.

Aparecen variantes sobre esquistos, filitas y cuarcitas con ombrotipo seco, se mantiene el encinar, pero con elementos típicamente silicícolas como *Lavandula stoechas subsp. caesia*, *Cistus monspeliensis*, *C. salviifolius*, etc.

Las especies características son *Smilax aspera*, *Quercus rotundifolia*, *Quercus coccifera*, *Pistacia lentiscus*, *Chamaerops humilis*, *Olea sylvestris*, *Aristolochia baetica*, *Rubia peregrina*, *Ceratonía siliqua*, *Ruscus aculeatus*, *Rhamnus alaternus*, *Lonicera implexa*, *Jasminum fruticans*, *Asparagus albus*, *Clematis flammula*, *Pistacia lentiscus*, *Rhamnus oleoides*, *Osyris alba*, mientras que las especies acompañantes son *Calicotome villosa*, *Cistus albidus*, *Tamus communis*, *Cistus clusii*, *Bryonia dioica*, *Phlomis purpurea*, *Genista spartioides*, *Thymus baeticus*.

Las etapas de degradación, siendo la primera la más madura, se corresponden con:

- Lentiscar con espinos (*Asparago albi-Rhamnetum oleoidis*)
- Lentiscar (*Bupleuro gibraltari-ci-Pistacietum lentisci*)
- Comunidad de *Genista haenseleri* (*Coridothymo capitati-Genistetum haenseleri*)
- Retamal (*Genisto retamoidis-Retametum sphaerocarpace*)
- Espartal (*Lapiedro martinezii-Stipetum tenacissimae*)
- Matorral-tomillar (*Ulici baetici-Cistetum clusii*)



- Aulagar (*Asperulo hirsuti-Ulicetum scabri*)
- Romeral-tomillar (*Odontito purpureae-Thymetum baeticae*)
- Tomillar (*Teucro lusitanici-Coridothymetum capitati*)
- Albaidar (*Comunidad de Anthyllis cytisoides*)
- Bolinar (*Lavandulo caesia-Genistetum equisetiformis*)
- Yesquerales (*Ruto angustifoliae-Brachypodietum retusii*)
- Cerrillar (*Aristido coerulewscentis-Hyparrhenietum hirtae*)
- Cerrillares (*Iotononido lupinifoliae-Hyparrhenietum sinaicae*)
- Tomillar subnitrófilo (*Andryalo ragusinae-Artemisietumk barrelieri*)

## Vegetación existente

La Vegetación, junto con la Fauna, componen el apartado biótico de este Estudio, necesario en este enfoque integral de análisis del territorio.

La Vegetación que aparece de forma natural en una determinada zona, es el resultado de continuas adaptaciones de la misma a lo largo de millones de años a las condiciones cambiantes del medio abiótico, biótico y climatológico. Constituye uno de los elementos principales del paisaje, y su tipología, de alguna forma, resume el resto de componentes ecológicos presentes en cualquier territorio.

Se trata de un territorio con un alto grado de alteración humana, los espacios y la vegetación natural ha sido prácticamente sustituida por la ocupación agrícola

La vegetación actual característica viene determinada, fundamentalmente, por el tipo de sustrato sobre el que se asienta, en muchos casos modificado por la mano del hombre, y por el clima de la zona. Este último es de tipo Mediterráneo con influencia atlántica y de inviernos suaves, lo que posibilita un crecimiento casi continuo de la vegetación durante todo el año.

La transformación del territorio a consecuencia de los usos implantados, cultivos herbáceos de regadío principalmente, ha provocado la reducción de áreas que conserven rasgos de la vegetación que en tiempos cubría el territorio de estudio, hoy sólo se pueden apreciar representaciones de las etapas regresivas o alteraciones de las formaciones potenciales naturales, es el caso de los linderos de olmos *Ulmus minor*.



Linderos de Olmos



Plantaciones de maíz

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

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



Melocotoneros



Chopos y tarajes

### 1.2.2.13. Fauna

Al ser los cultivos los que dominan superficialmente el ámbito, resultan comparativamente simples en cuanto a la diversidad faunística debido a la escasa complejidad estructural de este medio con reducidas posibilidades de explotación y refugio.

La composición animal representativa del ámbito está condicionada en gran medida por el carácter agrícola y humanizado del territorio siendo clara la dominancia, en cuanto a vertebrados, de los passeriformes de tamaño pequeño y mediano, como pinzones *Fringila coelebs*, verderones *Carduelis chloris*, trigueros *Miliaria calandra*, pardillos *Acanthis cannabina*, lavanderas *Motacilla alba*, cogujadas *Galerida cristata*, y grajillas *Corvus monedula*, con presencia, más escasa, de las rapaces muy ligadas a los cultivos y a los campos abiertos y sin vegetación arbórea, como cernícalos vulgares *Falco tinnunculus*.

Existen un gran número de especies migratorias siendo estas tanto estivales como invernantes. Las Especies invernantes que suelen localizarse en la zona durante los meses de invierno son tordos, estorninos, lavanderas, lúganos, jilgueros, avefrías, zorzales y palomas torcaces entre otras. Con la llegada de la primavera hacen su aparición las especies estivales siendo entre las más mayoritarias las llamativas y populares cigüeñas, golondrinas, vencejos, aviones, cernícalo primilla, aguilucho cenizo, alcaudón común, autillo, abubilla y un gran número de fringílidos y túrdidos. Durante la estación invernal se pueden encontrar gaviotas reidoras *Larus ridibundus*, garcillas *bueyeras* *Bubulcus ibis* y cigüeñas blancas *Ciconia ciconia*, especies estas que no son propias de esta estacionalidad. Esto es debido a que en los últimos años, sus conductas han modificado al verse beneficiadas por los vertederos urbanos y vertidos incontrolados en los que encuentran fácilmente su sustento. En los últimos años se ha

observado un importante aumento en su población. Estas, al igual que otras especies, han cambiado sus conductas por la disponibilidad de recursos en los vertederos humanos.

Entre los anfibios presentes en los canales de riego los más abundantes son el sapo común *Bufo bufo* y la rana común *Rana perezi* y entre los reptiles la culebra de agua *Natrix maura*.

Los reptiles representados son aquellos más ligados a los suelos arenosos y sueltos, como la culebra bastarda *Malpolon monspessulanus*, el lagarto ocelado *Lacerta lepida*, la lagartija colilarga *Psammotriton algirus*.

Los cultivos leñosos enriquecen la diversidad animal favoreciendo a especies más marcadamente forestales como curruacas *Sylvia spp.* y mochuelos *Athene noctua*.

Otras especies, de marcado carácter cinegético, también están presentes en el ámbito, es el caso de la perdiz roja, la codorniz, el conejo y la liebre. Los mamíferos presentes son también los más relacionados con los cultivos, caso del ratón de campo *Apodemus sylvaticus*, y el topillo *Pitymys duodecimcostatus*. El murciélago común *Pipistrellus pipistrellus*, la musaraña común *Crocidura russula* y erizos *Erinaceus europaeus* completan la fauna asociada a cultivos, eriales y pastizales.

#### 1.2.2.14. Paisaje

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

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

Perceptualmente son llamativos los cambios de color que se producen dentro y entre los cultivos ya que generan manchas regulares que aportan tonos amarillentos, ocre, verdes y pardos según las condiciones y el tipo de plantación, con dominio de las líneas rectas, con muy ligeras ondulaciones en el horizonte. Los límites visuales entre las formas resultan suaves en los lindes de los cultivos tornándose bruscos con las edificaciones e infraestructuras. Estas edificaciones e infraestructuras actúan como hitos que atraen las vistas, especialmente las instalaciones, torres y tendidos eléctricos repartidos por todo el territorio que alteran la horizontalidad dominante.





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

### **1.2.3. Usos del suelo, edificaciones e infraestructuras existentes**

El ámbito del Proyecto de Actuación tiene actualmente los siguientes usos del suelo y preexistencias:

#### **Usos del Suelo**

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

Los fértiles suelos desarrollados sobre las terrazas generadas por la dinámica del río Guadalquivir han dado lugar a una agricultura ancestral. La agricultura de regadío se situaba próxima al río Guadalquivir, el cual abastecía de agua de riego a las parcelas, mientras que la mayor parte del término municipal estaba destinado al cultivo de secano. Estos usos tan claramente diferenciados se han mezclado con la construcción del Canal del Bajo Guadalquivir y el Canal del Valle Inferior que han ido ampliando la superficie regable. Por otra parte, las captaciones subterráneas (alimentadas tanto por el acuífero aluvial como por el de Sevilla-Carmona) y la implantación de los nuevos sistemas de riego, aspersión y goteo, han terminado por transformar en regadío casi la totalidad de la superficie de estas terrazas.



Maizal regado

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

Esta intensa antropización ha esquilado la vegetación natural, reducida a las especies riparias que acompañan los humedales de origen freático y una escasa diversidad faunística que coexiste con el hombre.

### Preexistencias

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

El Ámbito se encuentra en su mayor parte no edificado. Las edificaciones existentes, suelen ir asociadas a la actividad agrícola que se desarrolla en estos suelos en la actualidad, sin embargo la implantación de diversos invernaderos ha favorecido el uso construcciones de carácter provisional.

Ligado fundamentalmente a la carretera A-8002 se desarrollan una serie de usos y edificaciones asociadas a la actividad productiva, logística e industrial, con carácter de fachada y desde la que se nutren de accesibilidad, polígonos de NACOISA y de Majarabique. Estas edificaciones y su estructura parcelaria correspondiente han quedado excluidas del ámbito.



Antigua gravera abandonada



Polígono Industrial Majarabique

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

#### **1.2.4. Análisis de los terrenos para su utilización urbana y zonas de riesgo**

Las condiciones de los terrenos son óptimas para su transformación y desarrollo del Área Logística. Por un lado sus condiciones de altimetría y horizontalidad, terrenos prácticamente llanos con una leve pendiente que no supera el 2 % en gran parte de su extensión; y por otro lado su utilización actual como terrenos de cultivo, ya antropizados por tanto.

En cuanto a los posibles riesgos identificados en el ámbito de actuación los relevantes de cara al desarrollo del Área Logística se describen a continuación.

La cota de inundabilidad de los terrenos se establece en los 12,40 metros para un periodo de retorno de 500 años, según se recoge en el informe de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir emitido al PGOU de La Rinconada, de fecha 27 de marzo de 2007.

El paso inferior sobre el Nuevo Acceso Norte a Sevilla (A-8009) del arroyo Cumbreño que podría representar un punto crítico se proyectó y dimensionó para una avenida de 500 años en el proyecto de esta carretera.

Existencia de zonas de rellenos antrópicos, producidos en estos últimos años tras la extracción de material en diversas zonas del ámbito del Área Logística

#### **1.2.5. Valores históricos, culturales y etnográficos**

En el ámbito del Área Logística situado en el T.M de la Rinconada, se sitúan dos yacimientos. Son los denominados el “Venta de Muelana” y Majarabique Chico”.

El Proyecto de Actuación se localiza el **yacimiento arqueológico Venta de Muelana**, ocupando la parte central del Área Funcional 4. Según el PGOU de La Rinconada tiene un Nivel de Protección 3, Nivel Mínimo “Cautela arqueológica que contempla el control de los movimientos de tierra y, según los resultados de esta vigilancia, se realizarán excavaciones arqueológicas”.

Asimismo, en el ámbito del Área Logística situado en el T.M de Sevilla, no se tiene noticia de la existencia de ningún yacimiento arqueológico, pero si hay una edificación existente en el ámbito, el llamado “**Cortijo de Majarabique Chico**”, en las proximidades de la carretera A-8002, que presenta valores arquitectónicos y etnográficos, además de vegetación ornamental. El PGOU de Sevilla, en su Estudio de Impacto Ambiental, indica la necesidad de su preservación y conservación de la edificación y de los pies de naranjos como equipamiento estructurante del sector.

No obstante prácticamente todo el área delimitada por la actuación, se sitúa sobre las terrazas bajas del Guadalquivir. Dicho medio sedimentario ha brindado numerosos hallazgos arqueológicos y paleobiológicos de épocas prehistóricas. La inmensa mayoría de dichos hallazgos, en conexión estratigráfica con los depósitos de las terrazas, se han producido al llevarse a cabo las alteraciones profundas del terreno sin que tuvieran ningún reflejo ni atisbo de su existencia en la superficie del terreno.

### **1.3. Condiciones derivadas de la planificación territorial y urbanística del ámbito**

#### **1.3.1. Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía**

El Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del transporte en Andalucía 2007-2013 (PISTA), aprobado mediante Decreto 457/2008, publicado en el BOJA nº 205 del 15 de octubre de 2008, tiene por objeto establecer una planificación específica referida a las infraestructuras y servicios de transporte en desarrollo del Plan Director de Infraestructuras de Andalucía 2007-2013.

Los **Objetivos y propuestas para el transporte de mercancías del PISTA** son los siguientes:

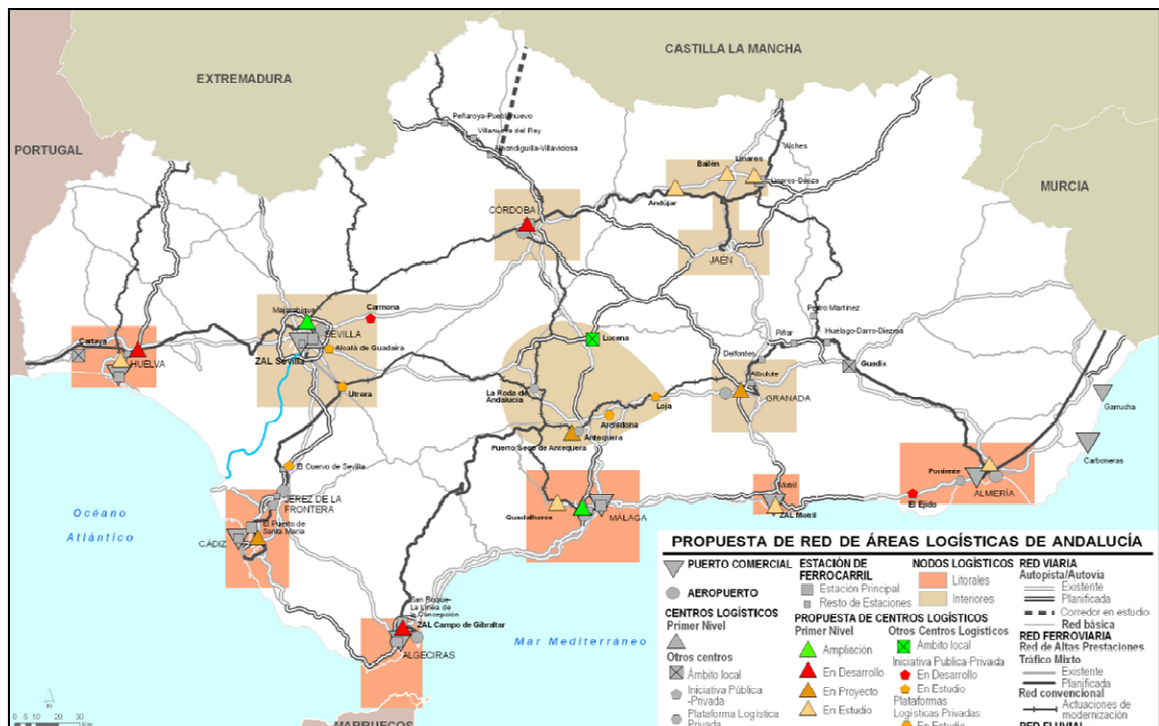
- Consolidar un sistema intermodal de transporte de mercancías, que actúe como factor al servicio del desarrollo territorial y productivo de Andalucía, garantizando el uso combinado de los modos más eficientes y dando prioridad al transporte ferroviario y marítimo frente a la carretera.
- Desarrollar el sistema de áreas logísticas de Andalucía como red interconectada de nodos multimodales, dotándola de las infraestructuras que permitan una correcta articulación con el conjunto de los sistemas de transportes y desarrollar sus funciones de intermodalidad.
- Garantizar la accesibilidad del territorio y los sistemas productivos a la red de centros logísticos para el transporte de mercancías.
- Impulsar estrategias de cooperación, complementariedad y coordinación en las políticas relacionadas con el transporte de mercancías entre los puertos comerciales y los aeropuertos andaluces.
- Fortalecer el sector del transporte de mercancías y desarrollar el mercado, adaptando las entidades logísticas públicas y privadas a las nuevas realidades y objetivos e impulsando la creación de entidades logísticas de ámbito europeo mediante las oportunas alianzas o acuerdos.
- Fortalecer el papel de Andalucía en el transporte de mercancías y el desarrollo de la logística con el Norte de África.

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

Esta Red de Áreas Logísticas ha de estar conectada por ferrocarril y carretera de forma que favorezca la comodalidad y la mayor eficiencia técnica, económica y ambiental del transporte. Ello supone el cierre de un sistema viario y ferroviario de gran capacidad que conecte los nodos, en especial los portuarios, con los grandes corredores de transportes nacionales e internacionales. Así mismo, requiere la conexión eficiente, en el interior de cada nodo, de las grandes infraestructuras modales:

puertos, terminales ferroviarias de mercancías, áreas de transporte de mercancías y, en su caso, aeropuertos.

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



El ámbito de **Majarabique forma parte del Nodo Logístico de Sevilla definido en el PISTA**, que basa su principal núcleo de actividad en el puerto marítimo-fluvial de Sevilla y para el que determina la necesidad de establecer propuestas específicas para incentivar su relación con las actividades productivas de la aglomeración y mejorar la integración ambiental y urbana de las instalaciones. Majarabique supone, dentro de este nodo, el área con capacidad suficiente para realizar la ampliación del actual Centro de Transportes de Sevilla, el cual ha agotado sus instalaciones, y se suma al resto de áreas que complementan la oferta propuesta en el entorno de Sevilla, Plataforma Logística de Alcalá de Guadaíra y el Parque Logístico de Carmona.

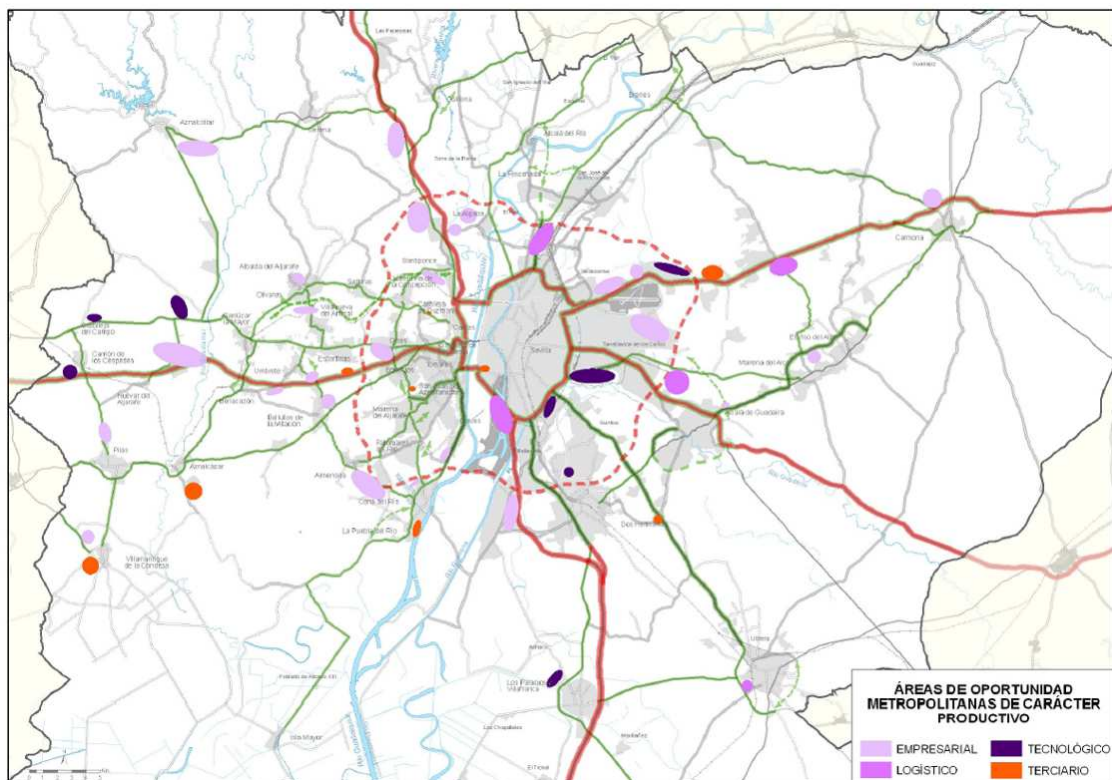


### 1.3.2. Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla

“Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla” (POTAUS) aprobado por Decreto 267/2009, de 9 de junio (BOJA nº 132, de 9 de julio).

El Plan establece cuatro tipos de Áreas de Oportunidad metropolitana productivas: Áreas de carácter tecnológico (8), logístico (5), empresarial (25) y terciario (9). Las de carácter logístico están destinadas preferentemente a la implantación de actividades relacionadas con el tráfico de mercancías y los servicios asociados en base a los requisitos previstos por la Ley 5/2001, por la que se regulan las áreas de transporte de mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía.

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



Áreas de Oportunidad Metropolitanas de Carácter Productivo del “Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla”.

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



Área de Oportunidad “L4 Centro de Transporte de Mercancías. Majarabique (Sevilla – La Rinconada)”. Anexo de Áreas de Oportunidad del POT AUS.

### 1.3.3. Plan Especial de Delimitación de Reserva de terrenos en la zona de “Majarabique” para la implantación de un CTM de Interés Autonómico.

“Plan Especial de Delimitación de Reserva de terrenos en la zona de Majarabique en los términos municipales de Sevilla y La Rinconada (Sevilla) para la implantación de un centro de Transporte de Mercancías de Interés autonómico”. Su formulación se produjo mediante Orden de 13 de abril de 2007 (BOJA nº 63, de 26 de abril), de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, modificada por otra de 18 de enero de 2008 (BOJA nº 26, de 6 de febrero). Mediante Resolución de 5 de agosto de 2008, de la Dirección General de Urbanismo, se aprobó inicialmente el mismo y mediante Resolución de 6 de agosto de 2008 (BOJA nº 169, de 26 de agosto) se acordó la apertura del periodo de Información Pública. El Plan Especial se encuentra, por tanto, en estos momentos en tramitación.

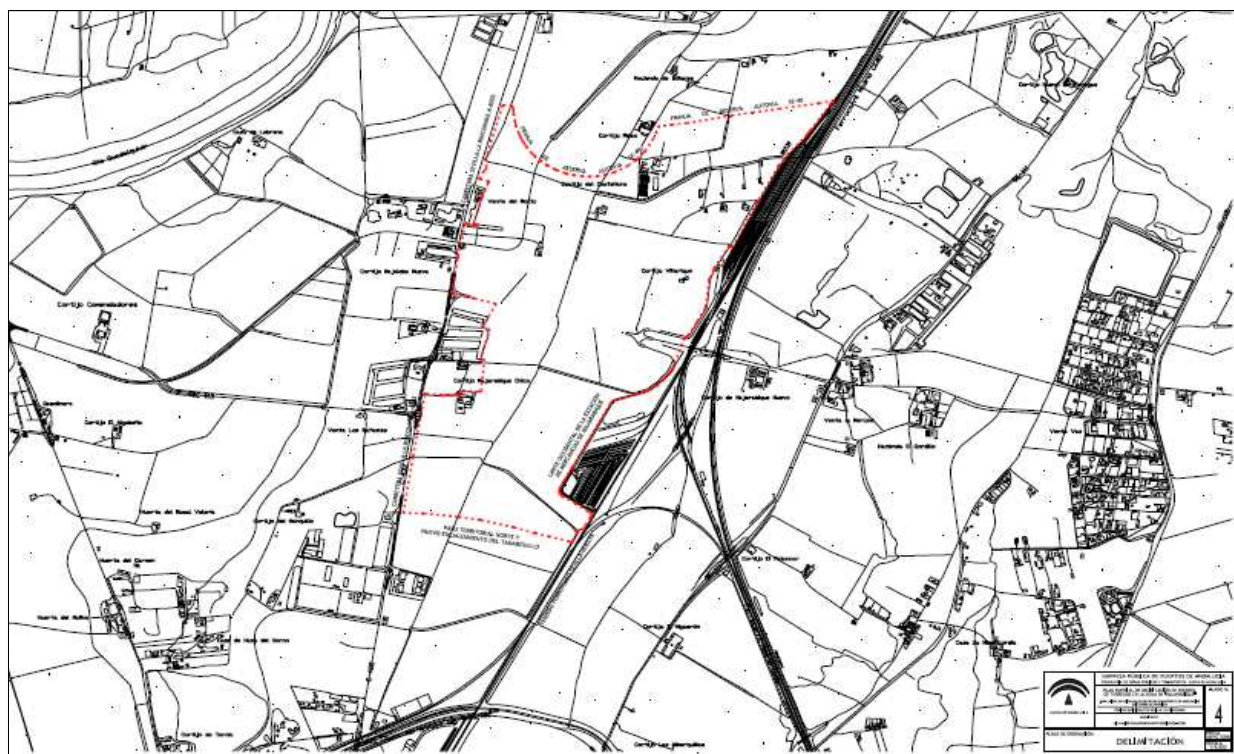
La reserva de suelo se establece con el objetivo de implantar el Centro de Transporte de Mercancías de Majarabique de interés autonómico según el artículo 20 de la Ley 5/2001, de 4 de junio, por la que se regulan las Áreas de Transporte de Mercancías de la Comunidad Autónoma. De este modo, los suelos sujetos a la reserva se destinarán, tal como señala el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía y los distintos documentos elaborados en el seno de la oficina de redacción del PGOU de Sevilla, a la creación de la nueva Área Logística Norte.

La delimitación propuesta por el “Plan Especial de Delimitación de Reserva de Terrenos en la zona de “Majarabique” en T.M. de Sevilla y La Rinconada (Sevilla) para la implantación de un Centro de Transporte de Mercancías de interés autonómico” presenta los siguientes límites.

- Al norte: por la franja de reserva de la futura autovía SE-40.

- Al oeste: en sentido sur-norte por la carretera Sevilla-La Rinconada (A-8002), los polígonos de NACOISA y Majarabique y evitando la zona ocupada por la venta Lucio (Horno de Curro, parcela catastral .7000404TG3560S0001YM )
- Al sur: por el Paso Territorial Norte y el nuevo encauzamiento del Tamarguillo.
- Al este: en sentido norte-sur; el tendido ferroviario Madrid-Cádiz, el límite occidental de la estación de mercancías de Majarabique y el tendido ferroviario Sevilla-Huelva.

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



Plano de Delimitación del "Plan Especial de Delimitación de Reserva de terrenos en la zona de Majarabique en T.M. de Sevilla y La Rinconada (Sevilla) para la implantación de un Centro de Transporte de Mercancías de Interés Autónomo".



### 1.3.4. Delimitación del Área de Reserva para su incorporación al Patrimonio Municipal de Suelo del SUNS-DMN-01 “NODO LOGÍSTICO NORTE” de Sevilla.

*El Plan Especial “Delimitación del Área de Reserva para su incorporación al Patrimonio Municipal de Suelo del SUNS-DMN-01 “Nodo Logístico Norte” de Sevilla” aprobado definitivamente por Acuerdo del Pleno de 20 de marzo de 2009.*

El área **SUNS-DMN-01 “NODO LOGÍSTICO NORTE”**, se trata de una zona de Suelo Urbanizable **No Sectorizado**, clasificada por el PGOU de Sevilla, con una superficie de algo más de 200 hectáreas, se localiza al norte del término municipal entre el canal del Tamarguillo al sur y la línea de términos con La Rinconada al norte.

La importancia estratégica del área SUNS-DMN-01 “NODO LOGÍSTICO NORTE” para el futuro económico y urbanístico de Sevilla y la previsión de los usos de interés público general a localizar, exigen para garantizar el logro de los objetivos previstos para la misma, que dicha actuación sea dirigida, planificada y, en su caso, ejecutada desde la iniciativa pública. Esto hace imprescindible la formulación del documento “*Delimitación del Área de Reserva para su incorporación al Patrimonio Municipal de Suelo del SUNS-DMN-01 “NODO LOGÍSTICO NORTE” de Sevilla*”, con base al artículo 13.2.5. del Nuevo Plan General de Sevilla y al apartado 3.a) del artículo 73 de la LOUA.



Estado actual del ámbito del Área de Reserva de Terrenos.

### 1.3.5. Plan Funcional del Centro de Transportes de Mercancías de Sevilla.

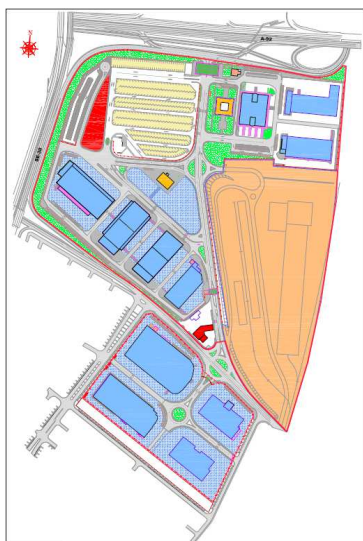
La Orden de 25 de octubre de 2007, de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, acordó la ampliación del Centro de Transportes de Sevilla mediante la modificación de su Plan Funcional, de conformidad con lo establecido en el artículo 12.7 de la Ley 5/2001, de 4 de junio. Una extensión de 200 hectáreas,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

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

El Centro de Transportes de Mercancías de Sevilla (CTMS) está concebido como una plataforma logística moderna, dinámica y segura, imprescindible para el desarrollo y conectividad de Andalucía en el mundo de transporte, que se enmarca dentro de la Red de Áreas Logísticas que desarrolla la Junta de Andalucía.

Con una superficie total aproximada de **252 Ha**, se estructura en tres ámbitos diferenciados, sin continuidad espacial pero funcionalmente integrados, en los que se integra el área de Majarabique. Estos tres ámbitos que integran el Centro de Transporte de Mercancías de Sevilla son:

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



Sector 1: CTM La Negrilla



Sector 2: CTM de Majarabique



Sector 3: Aparcamiento de Vehículos Pesados AVP La Cartuja



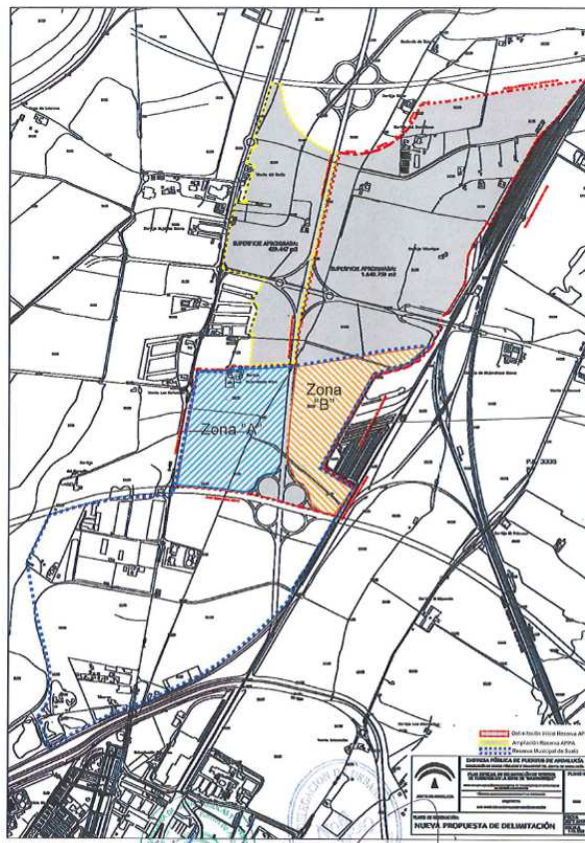
### 1.3.6. Convenio para la promoción y ejecución del Centro de Transportes de Mercancías de Interés Autonómico en la zona de Majarabique.

*Convenio firmado por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía (APPA) y el Ayuntamiento de Sevilla con fecha de 22 de diciembre de 2008.*

Ambas Administraciones coinciden en el objetivo de que en la zona de Majarabique se desarrolle un gran área logística de suficiente tamaño y nivel de servicio para servir de referente al desarrollo del “Nodo Logístico Norte” previsto en los planeamientos urbanísticos municipales y en los estudios territoriales en desarrollo. Igualmente coinciden en la conveniencia de que el área logística cuente con un modelo de gestión unitario, bajo la figura prevista en la ley 5/2001 para los centros de transporte de mercancías de interés autonómico.

Según estipulación de este convenio, los terrenos serán objeto de calificación diferenciada en el Plan Funcional con el alcance que se detalla en el plano anexo, con dos ámbitos:

- La **Zona A** se destinará a usos logísticos y las parcelas resultantes de su urbanización serán de naturaleza patrimonial susceptible de titularidad privada y, en consecuencia, sujetos a la capacidad dispositiva de su titular registral, con las afecciones derivadas de la Ley 5/2001.
- La **Zona B**, será incorporada a la actuación por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, y se destinará a los usos que le asigne el Plan Funcional.





### 1.3.7. Plan General de Ordenación Urbanística de La Rinconada.

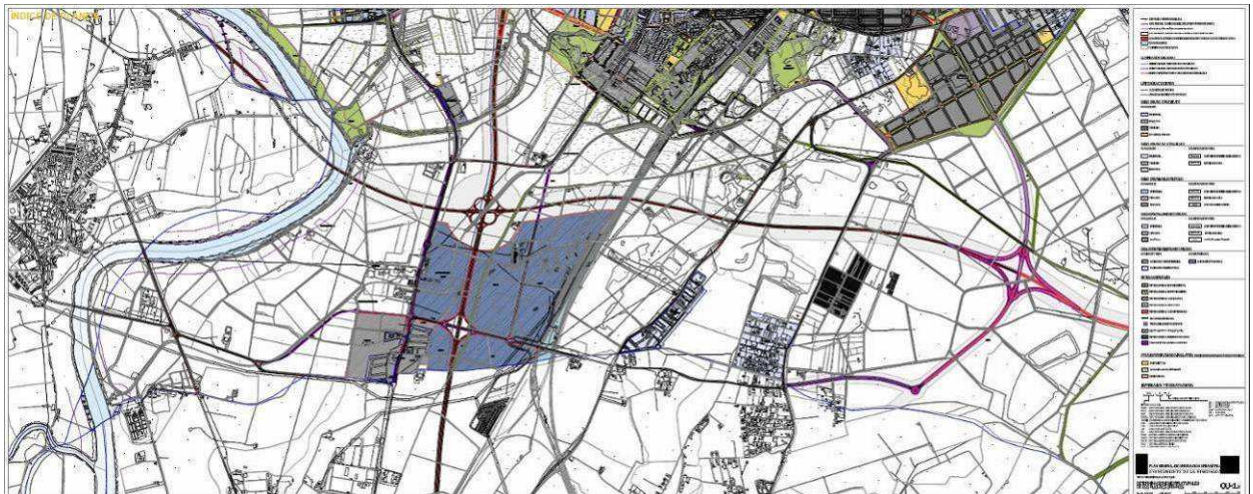
El documento urbanístico del “Plan General de Ordenación Urbanística (PGOU) de La Rinconada”, se encuentra Aprobado Definitivamente con fechas de 6 de marzo de 2008. Resolución de 8 de noviembre de 2007, de la Delegación Provincial de Sevilla, por la que se dispone la publicación de la Resolución de la Sección de Urbanismo de la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Sevilla de 29 de junio de 2007, por la que se aprueba definitivamente de forma completa el Plan General de Ordenación Urbanística del municipio de La Rinconada (Sevilla) (Expte.: SE-451/05), y se ordena la publicación del contenido de sus Normas Urbanísticas. Publicado en el BOJA nº46, de 6 de marzo de 2008.

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

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

El PGOU de La Rinconada ha clasificado los terrenos destinados al Centro de Transporte de Mercancías de Majarabique como **Suelo Urbanizable No Sectorizado (SUNS)**.

Los terrenos del Centro de Transporte de Mercancías de Majarabique se encuentran calificados por el PGOU de La Rinconada como NÚCLEO DE ACTIVIDAD PRODUCTIVA MAJARABIQUE-NODO LOGÍSTICO NORTE.



Plano de Determinaciones Estructurales de los Núcleos Urbanos del PGOU de La Rinconada.

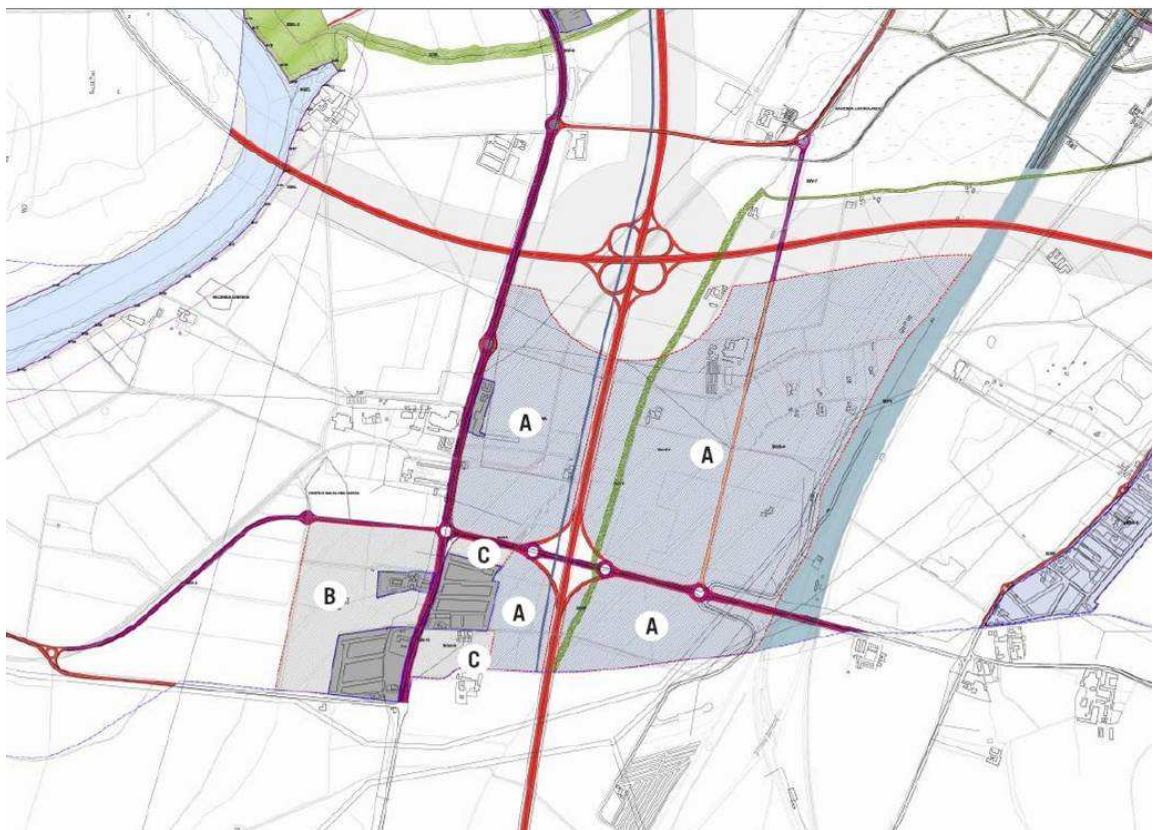
Propone tres áreas de crecimiento para estos terrenos:

- **Nodo Logístico Norte (A)**, Con una superficie de 147 hectáreas, sus límites principales son al norte la reserva para la SE-40, el este las vías del ferrocarril, al sur el término municipal de Sevilla y al oeste al carretera A-8002. Se encuentra dividida el Área en el sentido norte-sur por el Nuevo Acceso Norte y en el sentido este-oeste por la carretera A-8003.

La superficie prevista permite la localización de los servicios públicos previstos para su funcionamiento como Centro Regional de Transporte de Mercancías, y de los Parques Empresariales Logísticos que permitan su diversificación funcional.

La clasificación prevista es la de Suelo Urbanizable No Sectorizado, siendo el Proyecto de Actuación el que deberá definir el programa funcional y las superficies adscritas a cada uno.

- **Entorno del polígono NACOISA (B)**. Se trata de un Área de Suelo Urbanizable Sectorizado situada al oeste de la A.8002 envolviendo el Polígono NACOISA. La superficie prevista es de 18 hectáreas.
- **Entorno del polígono Majarabique (C)**. Se trata de un Área de Suelo Urbanizable No Sectorizado compuesta por dos zonas situadas al este de la A-8002 envolviendo el Polígono indicado. La superficie global es de 6 hectáreas.



Plano del área de Majarabique y Nodo Logístico Norte

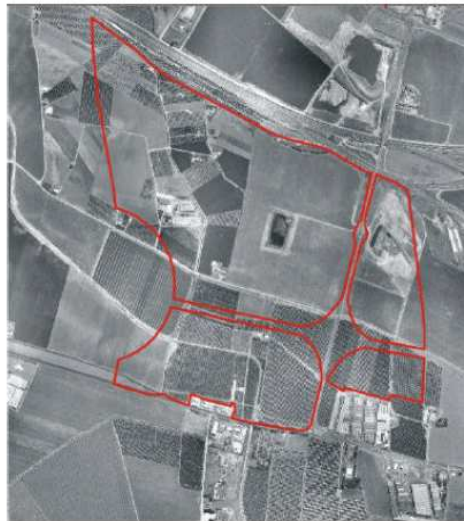
La vía distribuidora principal para permitir la accesibilidad zonal es el actual carretera A-8003 o “Carretera de Mercancías Peligrosas”, al ser la que relaciona las vías locales A-8002 y A-8005 con el Nuevo Acceso Norte y a través de este último con la SE-40.

La superficie prevista permite la localización de los servicios públicos previstos para su funcionamiento como Centro Regional de Transporte de Mercancías, y de los Parques Empresariales Logísticos que permitan su diversificación funcional.

Recientemente, mediante acuerdo de la Comisión Territorial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Sevilla de 8 de febrero de 2018, se aprobó definitivamente la Revisión Parcial del Plan General de Ordenación Urbanística para su adaptación al POTAUS. Esta revisión parcial no altera las determinaciones para el desarrollo del ámbito el proyecto de actuación.

El Texto Refundido del P.G.O.U. de La Rinconada establece las siguientes determinaciones características para el desarrollo urbanístico del ámbito de estudio “Nodo Logístico Norte”:





**MEDIDAS CORRECTIVAS:**

1. Se realizará un tratamiento de borde mediante ajardinamiento de las zonas colindantes con la carretera.
2. El Plan de Sectorización podrá modificar el trazado de la Vía Pecuaría o ajustar la ordenación a su trazado, clasificándola de Suelo No Urbanizable.
3. Los espacios libres se localizarán de acuerdo con el trazado que se señala finalmente para la Vía Pecuaría.
4. Las líneas de edificación se retraerán de las vías de comunicación, como medio de disminuir el nivel de ruido.
5. La localización de los equipamientos se deben alejar de los focos de emisión de ruido y situarse en proximidad a las zonas verdes.
6. Se realizará un tratamiento de borde mediante ajardinamiento de la zona colindante con la vía del ferrocarril, así como su vallado según las condiciones que establezca el Organismo competente.
7. Las edificaciones se situarán al menos a 20 metros de la arista exterior de la explanación del trazado ferroviario.
8. Se realizará un estudio preliminar a la formulación del Plan Parcial sobre las necesidades de descontaminación de los suelos ocupados con anterioridad por graveras.
9. Cada parcela deberá contar con una arqueta separadora de grasas y otra sifónica con caudalímetro de forma previa a la conexión del saneamiento interior con la red.
10. Se realizará el tratamiento adecuado de las aguas usadas antes de su vertido a la red de alcantarillado.
11. Las condiciones estéticas de las edificaciones deben orientar los frentes de fachada a albergar las dependencias administrativas y/o escaparates.
12. La actividad deberá prever espacios para labores de carga y descarga, acopio de materiales o productos elaborados, desplazados de los frentes de parcela, tanto por cuestiones estéticas como para evitar la ocupación de la vía pública.
13. Se deberá habilitar, si fuese necesario, un espacio adecuado para el estacionamiento de vehículos pesados y camiones que reúna las condiciones necesarias de seguridad y acondicionamiento, evitando su estacionamiento en zonas inadecuadas que pueden degradar la imagen del polígono.
14. La urbanización y las edificaciones tendrán que situarse por encima de la cota 12,40 msnm, según el MTA a escala 1:10.000.

**DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN DE CARÁCTER ESTRUCTURAL**

Clase de suelo: URBANIZABLE NO SECTORIZADO  
Superficie bruta: 147 Has.

**USOS INCOMPATIBLES:**

Residencial

**CONDICIONES PARA LA SECTORIZACIÓN:**

Superficie de los Sectores resultantes mayor de:

25 hectáreas.

Número máximo de Sectores:

4

Una vez transcurrido el siguiente plazo desde la aprobación del PRCU:

Una vez ejecutados los siguientes sectores:

ÁREA DE INTERVENCIÓN: Área Logística

**ÁMBITO:**

1. El Plan de Sectorización podrá modificar el trazado de la Vía Pecuaría interior o ajustar la ordenación a su trazado, clasificándola de Suelo No Urbanizable.

**OBJETIVOS:**

1. Localización del Centro de Transporte de Mercancías del NUDO LOGÍSTICO NORTE y de actividades logísticas y productivas complementarias.
2. Ampliación de la Estación de Mercancías Ferroviarias y del Intercambiador Ferrocarril-Caniero.

En relación con el acceso:

1. Las vías representadas en el Plano de Estructura de los Núcleos Urbanos tienen carácter vinculante.
2. Correspondiente al Área la ejecución de las actuaciones: SGV-4, SGV-5, SGV-6 y SGV-7 y la ejecución de la vía de servicio del núcleo de la Vía de Lucio.

En relación con la distribución de usos:

**OBSERVACIONES:**

La Sectorización no podría llevarse a cabo hasta que se supere el marco temporal de ocho años establecido en la Norma 45 del POTA o bien se cuente con la debida cobertura del planeamiento subregional, en el caso de que éste incluya la actuación como un área de oportunidad para actividades productivas que ampare el crecimiento de suelo.

**CONDICIONES PARA LA LOCALIZACIÓN Y CUANTIFICACIÓN DE LOS SISTEMAS GENERALES:**

Sistema General de Red Viaria:

Criterios cuantitativos:

Criterios espaciales: Los Sistemas Generales representados en el Plano de Estructura de los Núcleos Urbanos.

**Sistema General de Espacios Libres:**

Criterios cuantitativos: A determinar por el Plan de Sectorización.

Criterios espaciales:

A determinar por el Plan de Sectorización.

**Sistema General de Equipamiento:**

Criterios cuantitativos: Entre el 30% y el 40% de la superficie total descontados el resto de Sistemas Generales. Los porcentajes indicados, podrán ser modificados en caso de desarrollo del área mediante Plan Especial de Insidencia Supramunicipal.

Criterios espaciales:

A determinar por el Plan de Sectorización, con la finalidad preferente de Transportes.



Corresponde al área la ejecución de los siguientes Sistemas Generales Viarios:

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

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



**MEDIDAS CORRECTORAS:**

1. Se realizará un tratamiento de borde mediante ajardinamiento de las zonas colindantes con la carretera.
2. Las líneas de edificación se retraerán de las vías de comunicación, como medio de disminuir el nivel de ruido.
3. La localización de los equipamientos se deben alejar de los focos de emisión de ruido y situarse en proximidad a las zonas verdes.
4. Cada parcela deberá contar con una arqueta separadora de grasas y otra sifónica con caudalímetro de forma previa a la conexión del saneamiento interior con la red.
5. Se realizará el tratamiento adecuado de los aguas usadas antes de su vertido a la red de alcantarillado.
6. Las condiciones estéticas de las edificaciones deben orientar los frentes de fachada a albergar las dependencias administrativas y/o escaparates.
7. La actividad deberá prever espacios para labores de carga y descarga, acopio de materiales o producto elaborados desplazados de los frentes de parcela, tanto por cuestiones estéticas como para evitar la ocupación de la vía pública.
8. Se deberá habilitar, si fuese necesario, un espacio adecuado para el estacionamiento de vehículos pesados y camiones que reúna las condiciones necesarias de seguridad y acondicionamiento, evitando su estacionamiento en zonas inadecuadas que pueden degradar la imagen del polígono.
9. La urbanización y las edificaciones tendrán que situarse por encima de la cota 12,40 msnm, según el MTA a escala 1:10.000.

<p><b>DETERMINACIONES DE ORDENACION DE CARÁCTER ESTRUCTURAL</b></p> <p>Clase de suelo: URBANIZABLE IND SECTORIZADO</p> <p>Superficie bruta: 5 Has.</p> <p><b>USOS INCOMPATIBLES:</b> Residencial</p> <p><b>CONDICIONES PARA LA SECTORIZACION:</b> Superficie de los Sectores resultantes mayor de: La totalidad del Área.</p> <p>Numero máximo de Sectores: Único</p> <p>Una vez transcurrido el siguiente plazo desde la aprobación del PGOU: Definición previa del Nudo Logístico Norte</p> <p>Una vez ejecutados los siguientes sectores:</p>	
<p><b>CONDICIONES PARA LA LOCALIZACION Y CUANTIFICACION DE LOS SISTEMAS GENERALES:</b></p> <p><b>Sistema General de Red Viaria:</b></p> <p>Criterios cuantitativos:</p> <p>Criterios espaciales: Las vías representadas en el Plano de Estructura de los Núcleos Urbanos tienen carácter vinculante.</p> <p><b>Sistema General de Espacios Libres:</b></p> <p>Criterios cuantitativos: El Plan de Sectorización preverá al menos el 10% del suelo total ordenado como Espacios Libres y Equipamientos de Sistemas Generales.</p> <p>Criterios espaciales:</p> <p><b>Sistema General de Equipamiento:</b></p> <p>Criterios cuantitativos:</p> <p>Criterios espaciales:</p>	

<p><b>ÁREA DE INTERVENCIÓN:</b> Área Logística</p> <p><b>ÁMBITO:</b></p> <p><b>OBJETIVOS:</b> Compleción, mejora y estructuración de los Polígonos existentes.</p> <p><b>En relación con el acceso:</b></p> <p>1. Las vías representadas en el Plano de Estructura de los Núcleos Urbanos tienen carácter vinculante. 2. Corresponde al Área la ejecución de la vía de servicio de la margen este de la A.6002 desde el límite con el término municipal de Sevilla hasta la A.6003.</p> <p><b>En relación con la distribución de usos:</b></p> <p>El Plan de Sectorización deberá ampliar la superficie mínima de espacios libres en 3250 M2 y localizarlos colindantes con el sur del Polígono Majarabique, para compensar los espacios libres no materializados de dicho Polígono.</p> <p><b>OB-SERVACIONES:</b></p>	
--	--



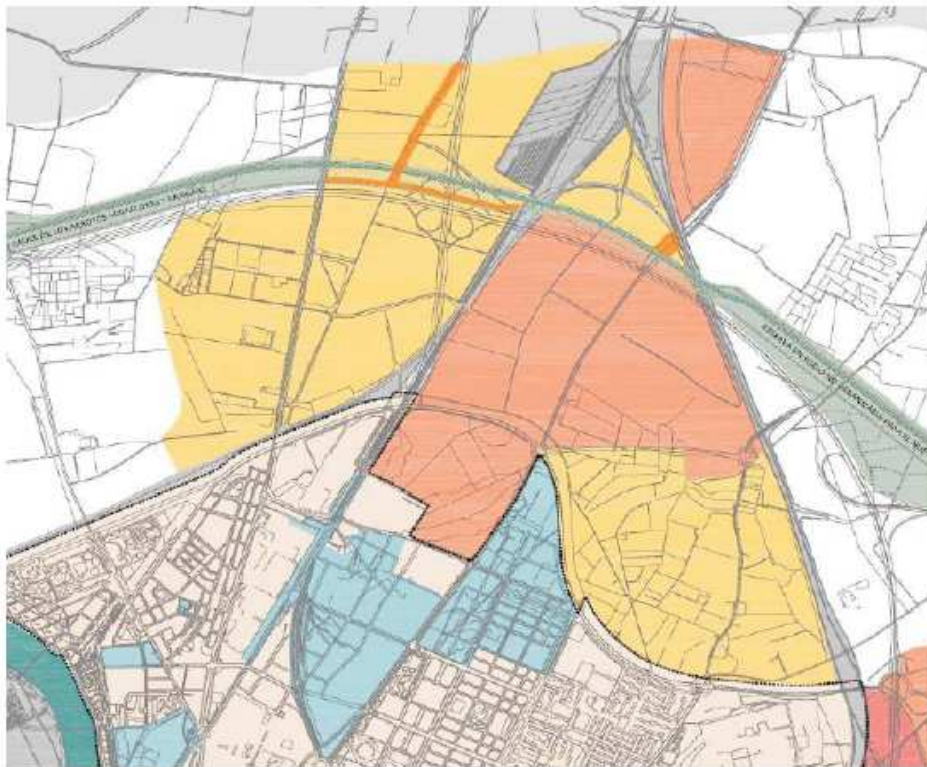


### 1.3.8. Plan General de Ordenación Urbanística de Sevilla.

El **Plan General de Ordenación Urbanística (PGOU) de Sevilla**, aprobado definitivamente por Resolución de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía el 19 de julio de 2006 y publicado en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía de 7 de septiembre de 2006, ha clasificado la superficie objeto la nueva implantación del CTM de Majarabique como **Suelo Urbanizable No Sectorizado bajo la denominación SUNS-DMN-01 “NODO LOGÍSTICO NORTE”**.

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

Supone concentrar las actividades relacionadas con el transporte de mercancías en **dos nodos principales: el Puerto (Área Logística Sur), el Área Logística Norte**, especializadas en la intermodalidad entre ferrocarril y carretera.



Las determinaciones establecidas por el P.G.O.U de Sevilla para el desarrollo urbanístico del área SUNS-DMN-01 son las siguientes:

## SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO

### IDENTIFICACIÓN SUNS-DMN-01 NODO LOGÍSTICO NORTE

DISTRITO	-	HOJA	13-08	SUPERFICIE DEL ÁMBITO	203,3 Has
----------	---	------	-------	-----------------------	-----------

### ORDENACIÓN

#### Determinaciones orientativas para la ordenación

#### 1. Criterios y Objetivos de ordenación:

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

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

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

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

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

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

#### 2. Usos Preferentes:

Actividades Productivas, especialmente de carácter logístico.

#### 3. Régimen de SNU hasta su sectorización:

SNU de Preservación del carácter rural.

#### Determinaciones estructurales

#### 1 Usos globales incompatibles:

Residencial

#### 2. Condiciones para su sectorización:

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

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

#### 3. Criterios de disposición de los Sistemas Generales:

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

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



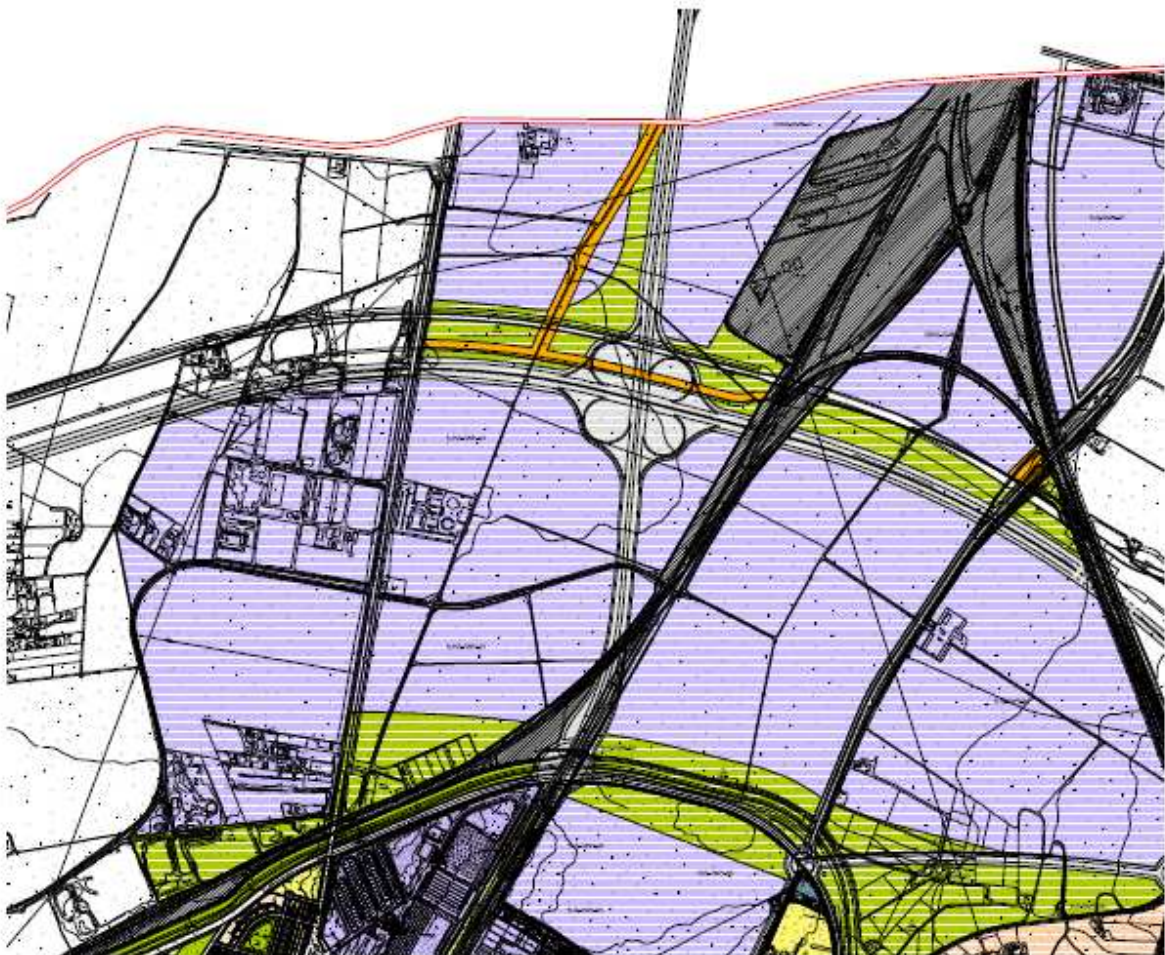
SITUACIÓN



LOCALIZACIÓN



PLANO DE ORDENACIÓN FORMENORIZADA COMPLETA



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

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

#### 1.4. **Afecciones sectoriales y servidumbres**

En el ámbito del Proyecto de Actuación se producen las siguientes servidumbres y afecciones a la ordenación, urbanización y edificación:

- **Vías Pecuarias:**

- **Vereda del Vado de Doña Luisa.** Coincidente con la carretera A-8002, La Rinconada-Sevilla.
- **Cordel de Brenes-Cantillana.** Cruza el ámbito de norte a sur.

- **Servidumbres y afecciones viarias:**

La Ley 8/2001 de Carreteras de Andalucía, de 12 de Julio, establece para la protección de las carreteras cuatro zonas diferenciadas:

- **Artículo 12: Zona de Dominio Público Adyacente:**

La zona de dominio público adyacente a las carreteras está formada por dos franjas de terreno, una a cada lado de las mismas, de **ocho metros de anchura en las vías de gran capacidad, y de tres metros de anchura en las vías convencionales**, medidos en horizontal desde la arista exterior de la explanación y perpendicularmente a la misma.

- **Artículo 54: Zona de Servidumbre Legal:**

La zona de servidumbre legal de las carreteras consiste en dos franjas de terreno, una a cada lado de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de dominio público adyacente y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, y a una distancia de **veinticinco metros en vías de gran capacidad y de ocho metros en las vías convencionales**, medidos en horizontal y perpendicularmente desde las citadas aristas.

- **Artículo 55: Zona de Afección:**

La zona de afección de las carreteras consiste en dos franjas de terreno, una a cada lado de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de servidumbre legal y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación y a una distancia de **cien metros en vías de gran capacidad, de cincuenta metros en las vías convencionales de la red autonómica y de veinticinco metros en el resto de las carreteras**, medidos en horizontal y perpendicularmente desde las citadas aristas.

- **Artículo 56: Zona de No Edificación:**

La zona de no edificación de las carreteras consiste en dos franjas de terreno, una a cada lado de las mismas, delimitadas interiormente por las aristas exteriores de la calzada y exteriormente por dos líneas paralelas a las citadas aristas y a una distancia de **cien metros en las vías de gran capacidad, de cincuenta metros en las vías convencionales de la red autonómica y de veinticinco metros en el resto de las carreteras**, medidos en horizontal y perpendicularmente desde las citadas aristas.

En aquellos lugares en los que el borde exterior de la zona de no edificación quede dentro de las zonas de dominio público adyacente o de servidumbre legal, dicho borde coincidirá con el borde exterior de la zona de servidumbre legal.

**Proyecto de Plataforma Reservada para el Transporte Público**, incluido en el proyecto del Nuevo Acceso Norte a Sevilla (A-8009) por su margen oeste.

- **Servidumbres y afecciones ferroviarias:**

Dentro del ámbito del Proyecto de Actuación, existen terrenos incluidos en el inventario de bienes inmuebles de ADIF con la naturaleza jurídica de bienes de dominio público adscrito al servicio ferroviario de interés general. Con fecha 14 de junio de 2013 se solicitó a ADIF la desafección de dichos terrenos. En el plano I.5 figura la línea de dominio público provisional pendiente de la resolución del expediente por parte de ADIF.

Ley 39/2.003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, su Reglamento aprobado por Real Decreto 2387/2.004, de 30 de diciembre y la Orden FOM/2230/2005, de 6 de julio, por la que se reduce la línea límite de edificación en los tramos de las líneas de la red ferroviaria de interés general que discurran por zonas urbanas.

De acuerdo con las Instrucciones de la Subdirección General de planificación y Proyectos para la interpretación de la Ley del sector Ferroviario se establece que los suelos urbanizables tendrán la consideración de suelos urbanos a los efectos de aplicación de las servidumbres ferroviarias, por tanto se aplicarán las siguientes distancias.

Zona de dominio público: 5 metros. Zona de protección: 8 metros Línea límite de edificación: 50 metros

**Proyecto del trazado de Alta Velocidad Sevilla-Huelva**, cuyo enlace con el sistema de Alta Velocidad existente Madrid-Sevilla afecta en una pequeña franja de terreno, al sureste del ámbito.

- **Abastecimiento de agua potable:**

Conducciones existentes y proyectadas que al situarse en paralelo a las vías territoriales de comunicación no suponen afecciones relevantes a la ordenación.

- **Saneamiento y depuración:**

En todo momento se cumplirá o dispuesto por la Ley 29/1985, Ley de Aguas y por el Reglamento de Dominio Público Hidráulico, así como por las determinaciones de la autoridad ambiental.

- **Zona de seguridad de los tendidos eléctricos:**

Zona de seguridad a una distancia de 5 m a ambos lados de los conductores existentes. Los tendidos podrían ser trasladados de ubicación, manteniendo la afección en la nueva canalización.

- **Telecomunicaciones:**

La normativa específica sobre acceso a los servicios de telecomunicaciones en el interior de los edificios está constituida por el Real Decreto-Ley 1/1998, de 27 de febrero sobre infraestructuras comunes en los edificios para el acceso a los servicios de telecomunicaciones, su Reglamento, aprobado mediante Real Decreto 346/2011, de 11 de marzo, y la Orden ITC/1644/2011, de 10 de junio.

La normativa de carácter general, Ley 32/2003, de 3 de noviembre, General de Telecomunicaciones, establece el cumplimiento de la Orden ITC/3538/2008, de 28 de noviembre, mediante la que se aprueba el modelo de comunicación al que deben ajustarse las distintas Administraciones Públicas que hayan dictado la normativa citada (BOJA de 6 de diciembre de 2008).

- **Gas:**

Los condicionantes de las redes de distribución de gas existentes son los derivados de la Ley Decreto 2913/1973, de 26 de octubre (Industria) y sus modificaciones, mas lo dispuesto en la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos, Reglamento General de Servicio Público de Gases Combustibles y de las normas particulares de la compañía distribuidora.

Las Áreas Funcionales 2 y 3 se ven afectadas por el **trazado del gasoducto existente**.

- **Servidumbres y afecciones hidráulicas:**

- **Cauce del arroyo Cimbrenño:**

- Cauce que cruza el ámbito de este a oeste y que se encuentra parcialmente canalizado en un tramo sitiado al este del Nuevo Acceso Norte a Sevilla.

- Se propone una rectificación del cauce. Los terrenos que ocuparan el nuevo cauce se clasifican como suelo no urbanizable de especial protección.

- **Proyecto de encauzamiento del río Tamarguillo:**

- Actuación que se plantea en paralelo al proyecto de la S-35 por su margen norte.

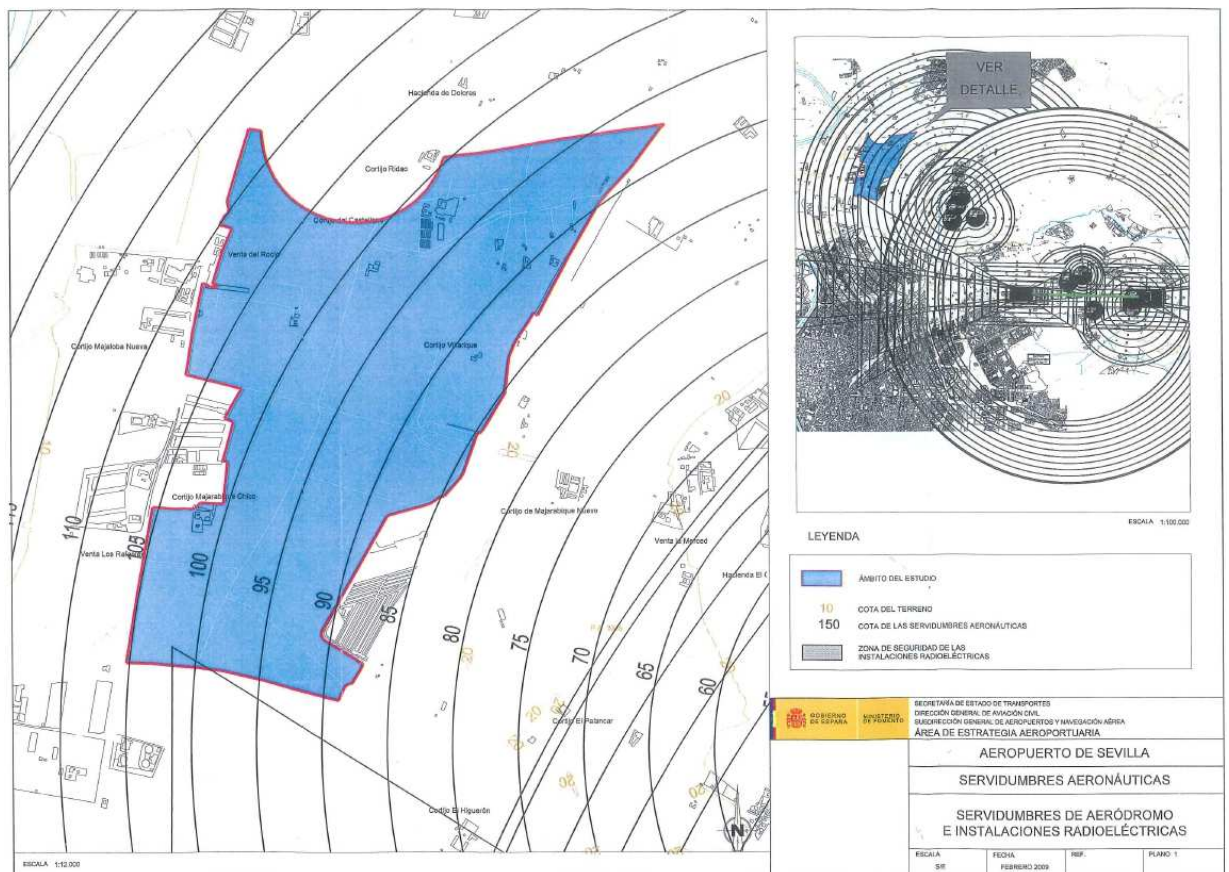


## • Servidumbres aeronáuticas

Real Decreto 1241/1990, de 28 de septiembre, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas establecidas en el aeropuerto de Sevilla (San Pablo) (B.O.E. nº 248, de 16 de octubre de 1990).

La totalidad del ámbito del Proyecto de Actuación se encuentra incluida en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales correspondientes al aeropuerto de Sevilla. En el siguiente plano se representan las líneas de nivel de la superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Sevilla que afectan a dicho ámbito, las cuales determinan las alturas (respecto al nivel del mar) que no deben sobrepasar ninguna construcción (incluidos todos los elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), modificaciones del terreno y objeto fijo (poste, antenas, carteles, etc.), así como el gálibo de los vehículos.

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



## • Yacimiento arqueológico

Yacimiento Venta de Muelana localizado en el Área Funcional 4.

Según el PGOU de La Rinconada, es un Yacimiento Delimitado, A. Venta de Muelana con un Nivel de Protección 3, Nivel Mínimo “Cautela arqueológica que contempla el control de los movimientos de tierra y, según los resultados de esta vigilancia, se realizarán excavaciones arqueológicas”.

## 1.5. Características de la red viaria y ferroviaria existente

### 1.5.1. Accesibilidad viaria y ferroviaria

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

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

### 1.5.2. Infraestructuras de comunicación existentes

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

- **Infraestructuras viarias:**
  - **SE-30:** Es la vía de circunvalación de Sevilla.
  - **Ronda Supernorte SE-020:** Es la ampliación de la SE-30 en su parte norte. Conecta la SE-30 con la autovía A-4.
  - **A-4:** Autovía de Andalucía. Es la conexión de Sevilla con el centro de la península y con Cádiz. A su paso por Sevilla tiene conexión directa con la SE-30 y con la Ronda Supernorte.
  - **A-92:** Autopista entre Sevilla y Granada.
  - **A-49:** Autopista que conecta Sevilla con Huelva. Tanto la A-92 como la A-49 tienen conexión directa con la S-30, que a su vez conecta con la Ronda Supernorte.
  - **Nuevo Acceso Norte a Sevilla (carretera A-8009):** Su trazado completo propuesto en el proyecto une la carretera entre La Rinconada y San José de La Rinconada con Sevilla. Constituye el eje principal de conexión de la ciudad con los núcleos de La Rinconada y San José de La Rinconada, y con el sistema viario de carreteras que confluyen en Alcalá del

Río. En su enlace con la carretera de mercancías peligrosas se ha realizado una tipología de doble pesa y los carriles de enlace con ésta.

La redacción del proyecto constructivo del tramo se finalizó en Febrero de 2.003 y actualmente está finalizado el tramo entre la SE-020 y la carretera A-8004.

- **Carretera A-8002:** Une el municipio de La Rinconada con Sevilla.
- **Carretera A-8005:** Discurre al este del ámbito y une los núcleos de Los Rosales-Sevilla. Su trazado es sensiblemente paralelo a la línea ferroviaria Madrid-Cádiz hasta la estación de Majarabique, continuando en paralelo a la línea Sevilla-Huelva.
- **Carretera A-8003** (denominada “*Carretera de Mercancías Peligrosas*”): Une las carreteras A-8002 La Rinconada-Sevilla y A-8005 Los Rosales-Sevilla.



Enlace entre el Nuevo Acceso Norte a Sevilla (A-8009) y la carretera A-8003 de “mercancías peligrosas”.



Nuevo Acceso Norte a Sevilla (A-8009), en su enlace con la carretera A-8004, y su prolongación hacia el norte en ejecución.

- **Infraestructuras ferroviarias:**
  - **Línea Madrid-Cádiz**, de doble vía convencional. Al sur de la estación de Majarabique se bifurca en el ramal **Sevilla-Huelva y Madrid-Sevilla-Cádiz**.
  - **Estación de Majarabique**, apoyada en la línea Madrid Cádiz por su lado oeste.
  - Paralelo a la línea Madrid-Cádiz, en su lado oriental, se encuentra el trazado de la línea de **Alta Velocidad, Ave Madrid-Sevilla**.

### **1.5.3. Infraestructuras de comunicación futuras.**

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

- El **Nuevo Paso Territorial Norte, SE-35**: Situado entre Santiponce y la Autovía de Andalucía. Sirve de conexión entre el corredor de la carretera de Mérida y la red viaria Noroccidental del área Metropolitana, con la autovía Madrid-Sevilla y el nuevo Acceso Norte

a Sevilla. Este paso tiene conexión con el nuevo Acceso Norte a Sevilla desde la margen izquierda del Guadalquivir, estableciéndose una mejora notable en la accesibilidad urbana y metropolitana. Se distinguen dos tramos diferenciados:

- El tramo entre Santiponce y el enlace con el Acceso Supernorte, como eje distribuidor transversal del Nuevo Acceso Norte.
- El tramo entre el enlace con la prolongación Norte de la SE-30 y la autovía de Andalucía que completa la accesibilidad del nuevo paso, al conectar de forma directa los flujos metropolitanos del corredor del aeropuerto con el Acceso Norte.

El Nuevo Paso Territorial Norte se encuentra incluido en el PGOU del Municipio de Sevilla.

- **La Autovía de Circunvalación SE-40:** Autovía de gran capacidad, cuyo objetivo es solucionar los problemas que afectan al tráfico de paso entre los principales itinerarios de la Red de Interés General del Estado, cuyas deficiencias se concentran en la SE-30. Se plantea un enlace con el nuevo Acceso Norte a Sevilla.
- **Prolongación del Nuevo Acceso Norte:** Descrito anteriormente en el punto 2.3.1. y del que falta por ejecutar el tramo comprendido entre la carretera SE-117 y su extremo norte, en prolongación al ya ejecutado (actualmente se encuentra en fase de estudio informativo).
- **Plataforma Reservada para Transporte Público:** trazado de la Plataforma Reservada a Transporte Público incluido en el Proyecto de la Autovía SE-40, Tramo: Enlace Acceso Norte – Enlace A-4 (Córdoba), que se proyecta por el margen oeste de la carretera A-8009, y que atraviesa los terrenos del Área Logística de Majarabique de norte a sur.

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

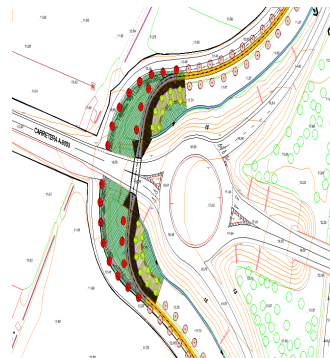
▪ **Carril bici:**

En la actualidad existe un carril bici que discurre en paralelo entre el Nuevo Acceso Norte a Sevilla y la Vía Pecuaria Cordel de Brenes-Cantillana. Posee una anchura en todo su recorrido de 4 m.

Se encuentra redactado el Proyecto “Carril bici de Sevilla a La Rinconada” para la modificación del trazado actual incorporando un paso inferior a su paso por al carretera A-8003.



Situación Actual

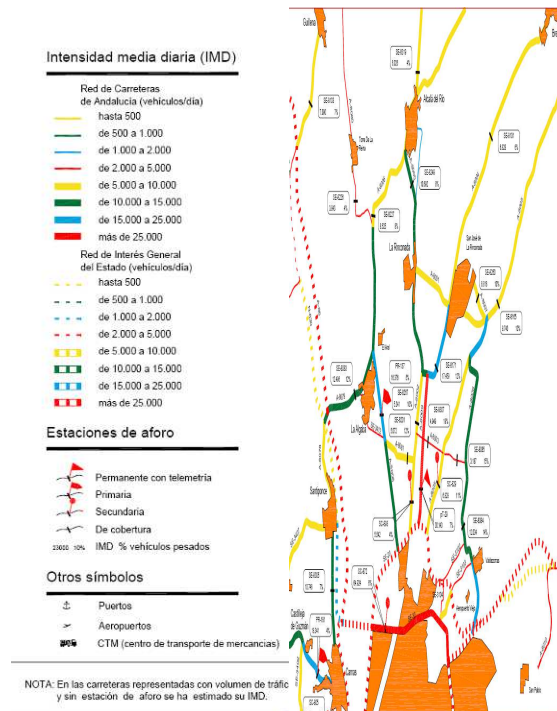


Proyecto “Carril Bici de Sevilla a La Rinconada”



## 1.6. Tráfico y movilidad

Respecto a la red de carreteras existentes, los datos de los que se dispone son los incluidos en el Plan de aforos de la Red Principal de Carreteras de Andalucía 2009, en su Mapa de Tráfico de la Provincia de Sevilla. Se reproduce a continuación la parte correspondiente al área norte Metropolitana de Sevilla en el entorno de Majarabique.



Fuente: Mapa de Tráfico de la Provincia de Sevilla. Plan de Aforos de la Red Principal de Carreteras de Andalucía 2009.

En el “*Estudio de Tráfico del Centro de Transporte de Mercancías de Majarabique (Sevilla)*” realizado por la APPA en diciembre de 2009, se estudian con más detalle los datos de tráfico en el entorno próximo del ámbito de actuación.

Estos datos se recogen en el esquema adjunto, correspondientes a la intensidad media diaria en tronco y movimientos de la red en el año 2009.





Tráfico actual en el viario existente. Año 2009.

## 1.7. Infraestructuras de servicios urbanos

En el ámbito e inmediaciones del Área Logística de Majarabique se localizan las siguientes infraestructuras de servicios urbanos:

### 1.7.1. Red de abastecimiento de agua potable

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

La zona de actuación está también atravesada de este a oeste por un tramo de tubería de fundición dúctil de diámetro 300 mm y que discurre paralela a la carretera A-8003. Esta tubería se encuentra actualmente sin conexión a la red y fuera de servicio. Fue proyectada como parte de la futura red de abastecimiento al P.I. del Gordillo, pero hoy en día se encuentra paralizado. Su trazado original continuaba hasta el depósito del Entronque.

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

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

### **1.7.2. Red de saneamiento**

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

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

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

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

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

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

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

### **1.7.3. Red de suministro y distribución de energía eléctrica**

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

El ámbito de actuación se encuentra atravesado por diferentes líneas aéreas de Alta Tensión de 66 KV y 132 KV. La zona central de los suelos es cruzada por dos tendidos de alta tensión aéreos, de doble circuito, con una tensión nominal de 132 KV, que interconectan las subestaciones transformadoras de

Empalme (en Sevilla), Alcalá del Río, Cantillana, Alcores (Sevilla) y Santiponce. La primera pareja cruza en sentido oeste-sudeste interconectando las subestaciones de Santiponce y Alcores, y la segunda, discurre paralela a la plataforma del ferrocarril Madrid-Sevilla, adentrándose en el casco urbano de Sevilla para acometer a la subestación Empalme, en San Jerónimo. Por otra parte, existe una derivación en alta tensión 66 kv, en dirección aproximada norte-sur, que discurre cerca del límite occidental del ámbito, desde la subestación Empalme hasta conectar en punta con dos subestaciones transformadoras, la primera, situada en la estación de mercancías de Majarabique y, la segunda, derivación que llega hasta la subestación de Alcalá del Río.

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

#### **1.7.4. Red de abastecimiento de gas**

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

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

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

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

#### **1.7.5. Telecomunicaciones**

Las centrales de telecomunicaciones de la capital se interconectan con las de la zona norte de Sevilla a través de canalizaciones y tendidos aéreos que discurren en general aprovechando el trazado de las carreteras secundarias del ámbito municipal; fundamentalmente la carretera Sevilla-Brenes (A-8006), la carretera comarcal Sevilla-La Rinconada (A-8002), la carretera A-8001 (San José – La Rinconada) y la carretera A-8002 (La Rinconada – Alcalá del Río).

### **1.8. Estructura de la propiedad del suelo**

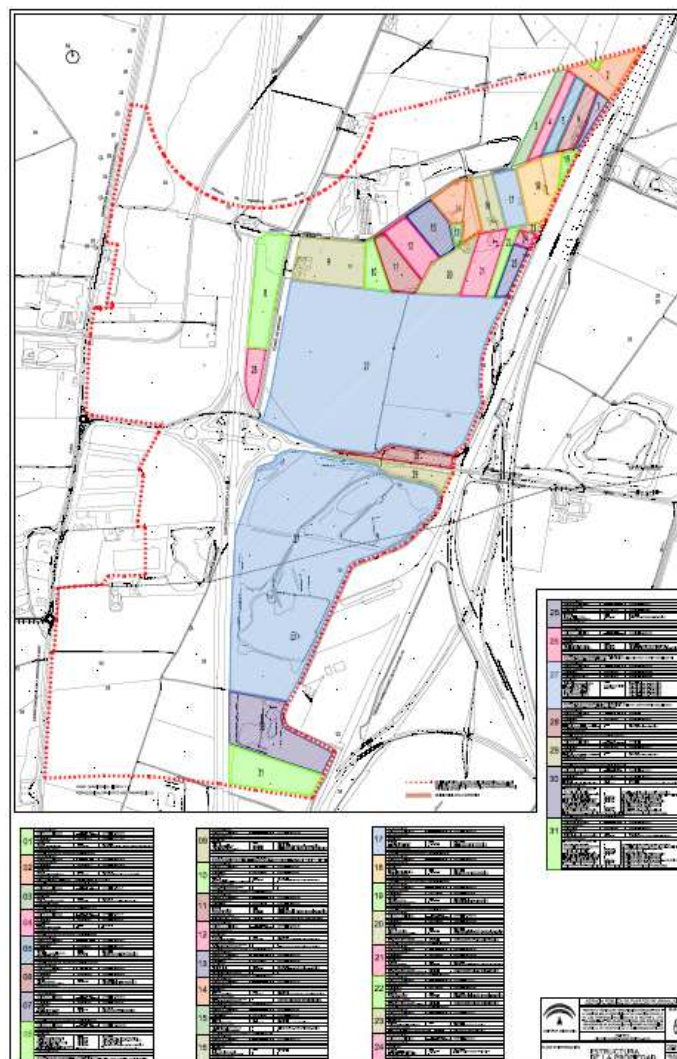
El presente Proyecto de Actuación incluye un plano de Información, “1.6. Parcelario Catastral”, y un anexo con todas las fichas de Catastro de cada una de las parcelas afectadas. Se incluyen, tanto las

parcelas correspondientes a la delimitación del ámbito del Proyecto de Actuación, como las correspondientes a los Sistemas Generales Vinculados a la ejecución del Área Logística.

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

En el ámbito del Proyecto de actuación, una parte significativa del suelo corresponde a las infraestructuras de comunicación existentes, red de carreteras y carril bici realizado en el margen oeste de la A-8009, trazado de la vía pecuaria existente, Cordel de Brenes-Cantillana, cauce del arroyo Cimbrenño, canales de riego y red interior de caminos existente de acceso a las parcelas. El resto de terrenos corresponde a particulares.

Mediante Resolución de 15 de febrero de 2010, de la Delegación Provincial de Sevilla, por la que se anuncia el expediente de expropiación forzosa por el procedimiento de tasación conjunta con motivo de la obra “Ampliación del Centro de Transportes de Mercancías de Interés Autonómico de Sevilla en la zona de Majarabique, 1ª fase”, expediente ya finalizado, una parte significativa de los terrenos han pasado a ser propiedad de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía. Las parcelas expropiadas se recogen en el plano adjunto incluido en dicho expediente.



## **1.9. Valoración y diagnóstico de la problemática territorial y urbana**

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

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

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

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

El trazado de la Vía Pecuaria Cordel de Brenes, que atraviesa el ámbito de norte a sur y para el que habrá de realizarse una modificación de su trazado.

El Cauce del arroyo Cimbrenño para el que habrá de estudiarse su posible modificación de trazado para no condicionar en exceso la funcionalidad y la ordenación interior del Área Logística.

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

La planificación territorial identifica y recoge de manera clara el área de Majarabique como el lugar para el desarrollo del “Nodo Logístico Norte”, como así se recoge también en el planeamiento municipal vigente, PGOU de La Rinconada y el PGOU de Sevilla.



## **2. MEMORIA JUSTIFICATIVA**

## 2.1. Justificación de la actuación

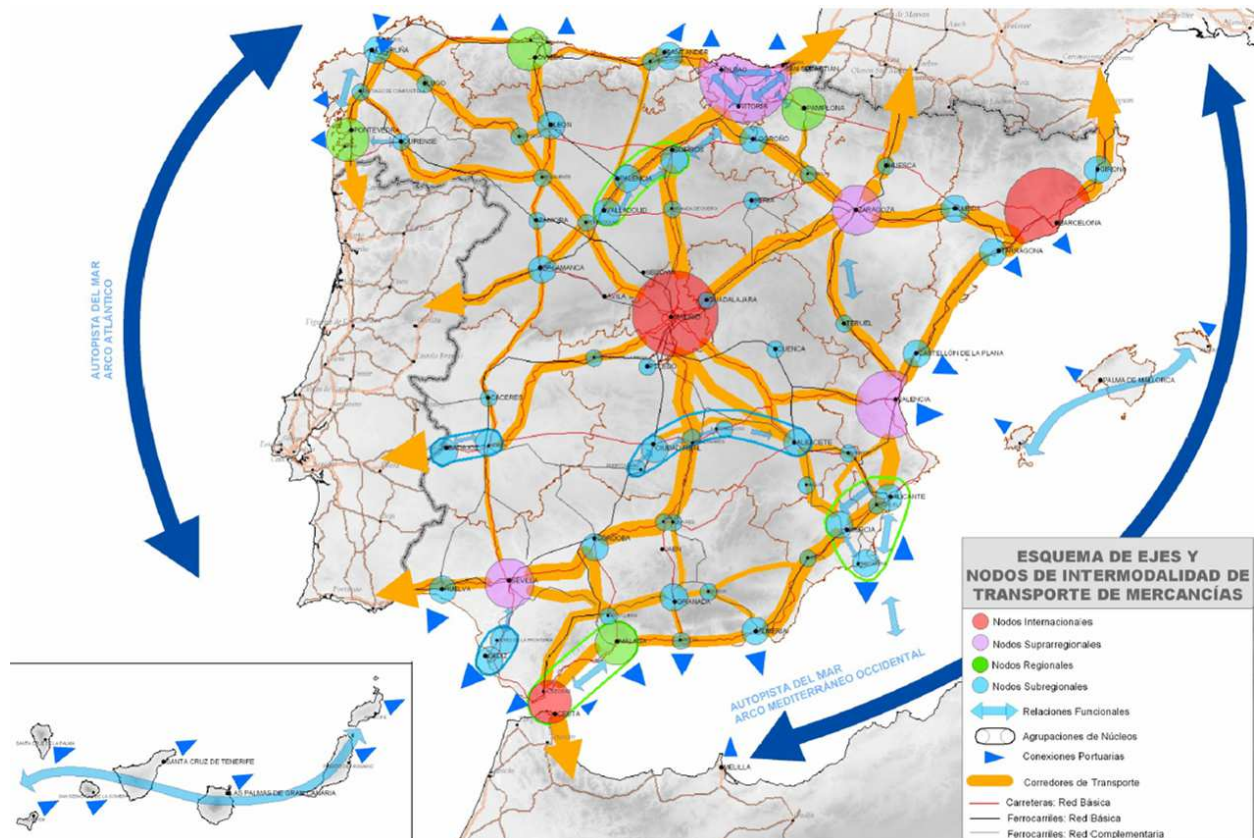
El ámbito de Majarabique es el lugar idóneo para el establecimiento de un Área Logística, como así se ha recogido en los diversos documentos de planificación territorial y sectorial. Se constituye en un Nodo Logístico de primer orden de gran influencia territorial y regional, que permite concentrar en el territorio este tipo de instalaciones, optimizando su capacidad y potencial logístico. Por ello, se dan las circunstancias contempladas en el artículo 38 de La Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía para su declaración de Interés Autonómico, explicitándose en este apartado las diversas acciones ya realizadas en relación con el ámbito y el alcance que se deriva de la actuación en relación con su proyección económica, social y territorial.

Las diversas acciones realizadas por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía (APPA), como de la Consejería competente en materia de transportes en estos últimos años van encaminadas al impulso y desarrollo de esta Área Logística como un área de especial interés autonómico.

### El Área Logística de Majarabique en la planificación

A nivel nacional es el **Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT)** el principal documento que establece directrices en materia de transportes y logística:

- El **Sistema de Transporte de Mercancías** se concibe como una red de redes, tanto del lado de las infraestructuras como de los servicios que soportan, requiriendo una visión intermodal que debe ser compartida y desarrollada en los respectivos niveles de competencia y responsabilidad por el conjunto de actores.
- Los **Nodos de Transporte de Mercancías** constituyen puntos de ruptura de carga o de tracción y son puntos críticos del funcionamiento del sistema de transportes de mercancías, donde inciden los tres factores claves del sistema: capacidad, tiempo/plazo y calidad y en cuya intervención radica el éxito de la eficiencia del mismo.
- El **potencial de los nodos** no debe limitarse a los procesos de intermodalidad o cambio de modo, sino extenderse al más amplio proceso de multimodalidad, que constituye un factor determinante del rango y nivel de calidad de un determinado nodo logístico, el condicionar buena parte de las funciones logísticas, empresariales y productivas que pueden localizarse y asociarse a dicho nodo.
- El **futuro sistema logístico y de transporte de mercancías** se estructura en torno a una red de nodos multimodales jerarquizada (nivel internacional, nacional o suprarregional y regional).



Fuente: Esquema de ejes y nodos de intermodalidad de transporte de mercancías. PEIT.

En el PEIT, **Sevilla** constituye un **Nodo de carácter Suprarregional** en la Red de Nodos multimodales del Sistema Logístico e Intermodal español.

Asimismo, Sevilla queda integrada en la red ferroviaria de altas prestaciones mixta (viajeros y mercancías) prevista por el PEIT.

**A nivel autonómico, el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía 1997-2007 (PDIA)** era el instrumento estratégico y de coordinación de las políticas sectoriales en materia de infraestructuras y servicios al transporte, entre otras materias. El mismo previó, en su punto 6.2.9., la necesidad de completarlas infraestructuras del sistema de transporte del Área metropolitana de Sevilla con el pleno desarrollo del Centro de Transporte de Mercancías (CTM) ya en funcionamiento y la dotación de otro, situado en Majarabique, sobre la red ferroviaria, entre los términos municipales de Sevilla y La Rinconada (Sevilla).

El **Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía** ha reafirmado la función rectora de la estructura de los Centros Regionales para la constitución del primer nivel de los sistemas de transporte, configurando el Nodo Regional de Sevilla.

Por su parte, el **Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla**, aprobado por Decreto 267/2009, de 9 de junio, recoge un total de 218 hectáreas como Área de Oportunidad, L4 Centro de Transporte de Mercancías (Majarabique), del tipo Logística.

El **Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013 (PISTA)**, Aprobado mediante Decreto 457/2008, publicado en el BOJA nº 205 del 15 de octubre de 2008,

tenía por objeto establecer una planificación específica referida a las infraestructuras y servicios de transporte en desarrollo del Plan Director de Infraestructuras de Andalucía 2007-2013. El nuevo PISTA Horizonte 2020, aprobado por Decreto 191/2016, de 27 de diciembre, da continuidad a esta planificación, incorporando tan sólo una reprogramación. El ámbito de Majarabique forma parte del Nodo Logístico de Sevilla definido en el PISTA, que basa su principal núcleo de actividad en el puerto marítimo-fluvial de Sevilla y para el que determina la necesidad de establecer propuestas específicas para incentivar su relación con las actividades productivas de la aglomeración y mejorar la integración ambiental y urbana de las instalaciones. Majarabique supone, dentro de este nodo, el área con capacidad suficiente para realizar la ampliación del actual Centro de Transportes de Sevilla, el cual ha agotado sus instalaciones, y se suma al resto de áreas que complementan la oferta propuesta en el entorno de Sevilla, Plataforma Logística de Alcalá de Guadaíra y el parque Logístico de Carmona.



Fuente: Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del transporte en Andalucía. Propuesta de Red de Áreas Logísticas.

Reproducción parcial de los Nodos Logísticos de Sevilla Huelva y Cádiz.

El desarrollo de la logística ha de entenderse, necesariamente, de manera integrada con el desarrollo del conjunto del sistema de transportes y comunicaciones de Andalucía. En la **Estrategia para la Red de Áreas Logísticas de Andalucía** se establecen cuales han de ser los objetivos.

El objetivo global es disponer de un sistema de transportes que garantice la plena accesibilidad y conectividad tanto interna como con el exterior, indispensable para la competitividad económica del territorio andaluz en el contexto internacional.

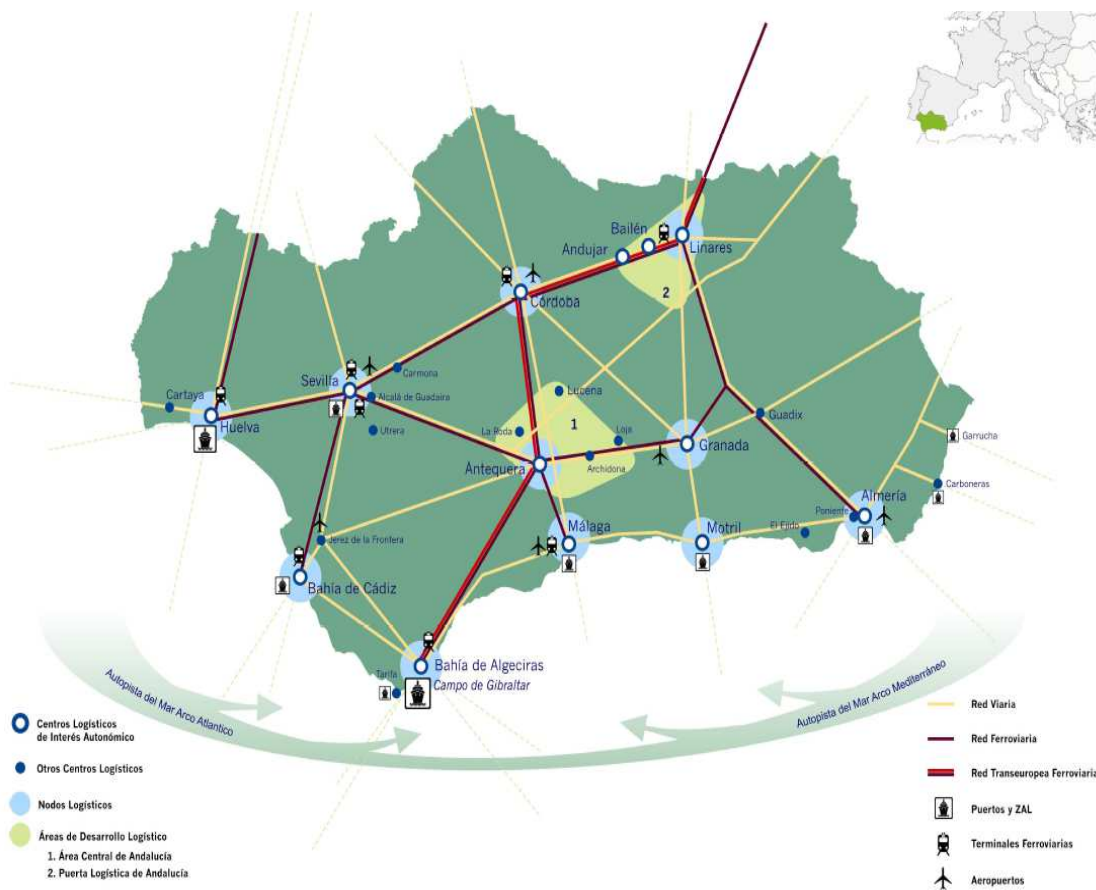
El conjunto de los nodos de áreas portuarias y los del interior de Andalucía, conforman una auténtica Red Logística plenamente interconectada entre sí y con ejes de conexión tanto terrestres como marítimos con el exterior, que garantizan un enorme potencial de crecimiento para las actividades logísticas.

Las actuaciones a realizar en Andalucía han de ir encaminadas a culminar los ejes de la red viaria de gran capacidad, asegurar la accesibilidad de cada ámbito territorial de Andalucía, desarrollar un ambicioso proyecto de modernización de la red ferroviaria tanto de viajeros como de mercancías; y dotar a los nodos básicos del sistema de transportes de las infraestructuras y servicios que favorezcan la intermodalidad (puertos, aeropuertos, estaciones centrales, plataformas logísticas).

El diseño de la Red Logística de Andalucía va a suponer un conjunto de actuaciones que supera los 36,9 millones de m<sup>2</sup> de instalaciones especializadas, de los que el ámbito de Majarabique aporta aproximadamente 2 millones de m<sup>2</sup> de suelo.

El Nodo Logístico de Sevilla cobra especial importancia por su posición central respecto de los ejes de conexión con los nodos de Huelva y Cádiz, y su relación con el centro andaluz (Área de Desarrollo Central de Andalucía en Antequera y Puerta Logística de Andalucía en Bailén y Linares) y con el centro peninsular.

### RED LOGÍSTICA DE ANDALUCÍA Horizonte 2020



Fuente: Red de Áreas Logísticas de Andalucía. Horizonte 2020. Consejería de Fomento y Vivienda. Junta de Andalucía.

La Disposición adicional primera de la Ley 5/2001 declaró como **Centro de Transporte de Mercancías de Interés Autonómico el Centro de La Negrilla**, ubicado en la confluencia de la Ronda Urbana SE-30 (N-IV) y la autovía A-92 (Huelva-Almería-Corredor de Levante) en el término municipal de Sevilla. Posteriormente, la Consejería de Obras Públicas y Transportes, mediante Orden de 20 de agosto de 2004, aprobó el Plan Funcional de este Centro de Transporte de Mercancías.



La evolución de la demanda en dicho centro de transporte de mercancías motivó que fuera necesario acometer la ampliación de su superficie, siendo seleccionada la zona de Majarabique como la más idónea para dicha ampliación. La idoneidad de la zona de Majarabique para la ampliación del Centro de Transporte de Mercancías de Sevilla es avalada por varios estudios realizados por la Junta de Andalucía para el fomento y desarrollo de un nuevo Nodo Logístico Norte en Sevilla, puesto que la ciudad, dada su posición geoestratégica de charnela e intercambiador entre el Arco Mediterráneo y el Arco Atlántico y con el Norte de África, tiene condiciones para convertirse en el nuevo escenario internacional en un “Nodo Logístico” de primer orden.

Mediante ORDEN de 13 de abril de 2007, modificada por otra de 18 de enero de 2008, la Consejería de Obras Públicas y Transportes acordó la Formulación del **Plan Especial de Delimitación de la Reserva de terrenos en la zona de Majarabique**, en los términos municipales de Sevilla y La Rinconada (Sevilla), para la implantación de un Centro de Transporte de Mercancías de Interés Autonómico, sobre un total de 207 hectáreas de suelos clasificados por sus respectivos Planes Generales de Ordenación Urbanística como suelos urbanizables no sectorizados. Mediante Resolución de 5 de agosto de 2008, de la Dirección General de Urbanismo, se aprobó inicialmente este Plan Especial.

Por otro lado, cabe mencionar que mediante Orden de 7 de abril de 2009, de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, se ha aprobado la **modificación del Plan Funcional del CTM de Sevilla** por la ampliación de éste a la zona de Majarabique.

**A nivel municipal**, el Plan General de Ordenación Urbanística del municipio de La Rinconada ha clasificado los terrenos de su ámbito municipal comprendidos en el Plan de Sectorización que se formula como Suelo Urbanizable No Sectorizado, SUNS-4 “Nodo Logístico Norte”.

El modelo funcional adoptado por el PGOU de Sevilla supone concentrar las actividades relacionadas con el transporte de mercancías en dos nodos principales, manteniendo el CTM La Negrilla como lugar idóneo para actividades logísticas ligadas a la distribución urbana de mercancías: el Área Logística Sur, orientada a las actividades logísticas vinculadas al Puerto, y el Área Logística Norte, prevista en el entorno de las instalaciones ferroviarias de la estación de Majarabique, especializada en la intermodalidad de ferrocarril y carretera. Todo ello complementado con la ampliación de la terminal de carga del aeropuerto de San Pablo. Estas áreas se consideran con carácter complementario entre sí, favoreciéndose entre ellas las interconexiones tanto desde la carretera como desde el ferrocarril.

Este modelo supone proyectar el desarrollo de nuevas áreas logísticas al norte, que vengán a complementar el papel de las áreas donde hasta ahora se ha estado atendiendo al transporte de mercancías en Sevilla: la terminal de La Negrilla y el Centro de Transportes de Sevilla.

El PGOU de Sevilla delimita un ámbito de Suelo Urbanizable No Sectorizado, SUNS-DMN-01 “Nodo Logístico Norte”, estableciendo la necesidad en este ámbito de una reserva para un Sistema General destinado a Centro de Transporte de Mercancías con uso global para actividades productivas, con especialización para las logísticas y servicios complementarios.

## **Efectos regionales de las actividades logísticas en el territorio**

El sector logístico influye directa e indirectamente sobre la economía. Los cambios experimentados por los flujos de mercancías y el desarrollo de los distintos servicios del sector logístico y de la organización consiguiente ejercerán sus efectos sobre:

- Las inversiones, por ejemplo las destinadas a infraestructura, equipos de transporte, terminales, instalaciones físicas, etc. Estas inversiones ejercen un efecto positivo sobre el empleo, que puede durar años.
- Empleo estructural: Debido al aumento del flujo de las mercancías que es preciso transportar y manipular.
- Los ingresos del erario público (regional o nacional): Al aumentar las actividades aumentará el valor generado (producto bruto nacional/regional) que producirá, en consecuencia, un crecimiento de recursos fiscales.

Los estudios realizados en España sobre la previsión de generación de empleo de algunas Plataformas Logísticas y Centros de Transporte manejan ratios cifrados de 30-40 empleos/Ha, que con una manipulación media de 30.000 Tm/Ha, resulta una media de 1.000 empleos/millón Tm manipulada.

## **Efectos de las actividades logísticas: beneficios de las empresas**

Dependiendo de la situación previa, las empresas pueden obtener, mediante su implantación en un Centro Logístico o de Transporte, sensibles ahorros respecto a sus costes totales:

- Una Agencia de Carga Fraccionada, ahorros medios del 10 % de su coste total.
- Una Empresa de Almacenaje, ahorros medios del 12 % de su coste total.
- Las Agencias de Grupaje pueden ahorrarse globalmente un 6-7% de sus costes totales.

Los incrementos del precio del alquiler, o de la amortización correspondiente en el caso de compra, no sólo no supondrían aumento del coste total como efecto de su implantación en un Centro Logístico o de Transporte, sino que por el contrario seguirían generando ahorros en el conjunto de costes de explotación.

La implantación de un Centro Logístico o de Transporte posibilita a las empresas emprender racionalizaciones y una elevación general de los niveles de calidad.

Entre los servicios colectivos, básicos para la creación de un entorno empresarial de calidad y la mejora de la imagen de las empresas instaladas, la seguridad es el más apreciado.

Los servicios complementarios constituyen un factor diferencial de los Centros Logísticos o de Transporte, básico en la conformación de su Imagen de Marca.

La generación de sinergias entre empresas, por su concentración en los Centros Logísticos o de Transporte, tendrán un gran desarrollo en el futuro.

Sevilla, dada su posición geoestratégica de charnela e intercambiador entre el Arco Mediterráneo y el Arco Atlántico y con el Norte de África, tiene condiciones para convertirse en el nuevo escenario internacional en un “Nodo Logístico” de primer orden, con lo que ello significa de esfuerzo inversor en las infraestructuras, básicamente de comunicaciones, y de equipamientos y servicios especializados.

El desarrollo previsible para las actividades relacionadas con la logística del transporte, por el valor añadido que suponen estas actividades dentro de la estructura de costes de la cadena productiva, evidencia la necesidad de disponer suelo suficiente donde concentrar de forma unitaria las diferentes plataformas logísticas, y aprovechar las sinergias complementarias que se producirían entre ellas.

## **2.2. Estudio de alternativas de ubicación y justificación de la elegida**

Dada la especial relevancia del ámbito de Majarabique, que ha sido identificado en numerosos documentos de planificación territorial y urbana como el área más adecuada para la implantación de un Área Logística en el entorno metropolitano de Sevilla, frente a otras alternativas de localización, hacen justificado la no realización de un nuevo estudio de alternativas de implantación y selección por este Proyecto de Actuación.

El ámbito cuenta con las máximas condiciones territoriales de accesibilidad, al situarse en los principales anillos de distribución viaria del norte metropolitano de Sevilla y los ejes de acceso trasversal a Sevilla territoriales y locales desde los municipios de su entorno, como La Rinconada. Su localización junto a la principal línea de conexión ferroviaria, entre Huelva y Cádiz (y sus puertos marítimos) con el centro peninsular, proporciona una situación privilegiada para la disposición de una terminal intermodal ferroviaria y un área especializada intermodal asociada a ésta, con dimensiones y extensión suficientes para el desarrollo de este tipo de instalaciones en las condiciones de mercado actuales y futuras.

Además, las óptimas condiciones de los terrenos para la implantación de este tipo de infraestructuras logísticas: gran horizontalidad, superficie y extensión adecuadas, ausencia de grandes condicionantes, etc., ligado a todo lo anterior, hacen del área de Majarabique el lugar idóneo para la implantación del Área Logística frente a cualquier otra alternativa de localización en el territorio.

## **2.3. Análisis de la incidencia territorial y ambiental de la actuación**

El desarrollo del Área Logística de Majarabique con un marcado carácter estratégico, permite la concentración en el territorio de una instalación de estas características, optimizando su capacidad y potencial de influencia, tanto en el área metropolitana de Sevilla, como en la región y área central andaluza. La buena compatibilidad de la actuación con los usos y desarrollos del entorno próximo, sin establecer impactos o incidencias negativas, hacen también de esta localización el lugar idóneo para su desarrollo. Además, el Área Logística proporcionará sinergias de actividades económicas e importantes efectos en la región, generación de empleo, efectos positivos en las empresas, etc.

Se incluyen en los siguientes apartados el análisis de la incidencia en cada uno de los aspectos valorados.

### **2.3.1. En el sistema de ciudades y estructura de asentamientos**

El Área Metropolitana de Sevilla ha ido naciendo como consecuencia de la externalización de funciones urbanas desde la capital hacia los municipios contiguos, adoptando una mayor complejidad y madurez en sus relaciones territoriales. Su área de influencia la forman una aglomeración de más de 46 municipios, una unidad territorial que comparte infraestructuras, servicios, comunicaciones y el desarrollo de actividades económicas, ocupando una posición central en el sistema de ciudades andaluz.

El modelo territorial del área de Sevilla y su territorio de influencia viene establecido en los diferentes documentos de planificación territorial, fundamentalmente en el Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Sevilla (POTAUS) con los siguientes principios a la ordenación: reforzar su competitividad territorial y económica, desarrollo sostenible, cohesión social y equilibrio territorial.

La actual estructura del sistema de poblamiento es un sistema de ciudades polinuclear, con una ciudad central y varias coronas de núcleos compactos y diferenciados de forma radial. El Sector, denominado La Vega y que integra los municipios de La Rinconada, La Algaba, Alcalá del Río y Brenes, es en el que se situaría la actuación de Majarabique.

Uno de los principales objetivos del POTAUS es reequilibrar el reparto entre el centro y las coronas, en el que la logística se establece como uno de los principales sectores productivos hacia los que se orienta la economía metropolitana, sin perder la diversidad de las actividades económicas.

La concentración de empleo industrial en el sureste del área metropolitana y de los servicios especializados en la ciudad central, plantea problemas de congestión, contaminación y excesiva movilidad, solo superables si la actividad económica se distribuye por la primera corona del mismo modo que se ha distribuido la población.

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

El área de Majarabique se identifica, por tanto, como una de esas nuevas áreas de oportunidad de escala metropolitana de reequilibrio de actividades y perfectamente compatible e integrada en esta unidad territorial.

### **2.3.2. En el sistema de comunicaciones y transportes**

La accesibilidad viaria al ámbito es máxima al localizarse en uno de los principales “nodos” de comunicación del área metropolitana de Sevilla. Con la red viaria existente (A-8002, A-8003 y el nuevo

Acceso Norte a Sevilla, carretera A-8009) y la ejecución de las proyectadas SE-35 y SE-40, hacen de esta localización la más idónea para la localización de una instalación de estas características.

En cuanto a la accesibilidad ferroviaria, el ámbito de Majarabique se constituye en uno de los únicos puntos del entorno de Sevilla donde pueden localizarse y desarrollarse usos intermodales ferroviarios, con superficie y longitud adecuados. Se sitúa en el punto de enlace de salida de Sevilla hacia el centro de la península y su desvío hacia Huelva y que cuenta ya con instalaciones ferroviarias en uso de las que se podrían establecer sinergias para el desarrollo de la intermodalidad en el Área Logística.

El tráfico viario generado por el Área Logística, dispone por tanto de una red territorial suficiente para su canalización, sin descartar por ello, actuaciones puntuales que vayan encaminadas a garantizar la fluidez y funcionalidad de esta red, especialmente en los puntos de acceso a las distintas áreas del ámbito y en las conexiones entre estos y los enlaces entre las distintas carreteras (ramales de entrada y salida, etc.).

El tráfico ferroviario, apoyado en una de las principales líneas de transporte de mercancías entre el sur y el centro peninsular, encuentra aquí una vía con capacidad para su canalización, en aras de conseguir una mayor sostenibilidad del transporte, uno de los objetivos del PISTA.

### **2.3.3. En el sistema de equipamientos y espacios libres**

Los equipamientos que aporta el desarrollo de una actuación de estas características son los destinados fundamentalmente a constituir servicios a las personas, a las empresas y a los vehículos del Área Logística, aunque algunos de ellos también trascienden los propios límites de ésta y complementan o prestan servicio al entorno próximo, a otros desarrollos industriales y logísticos y a núcleos urbanos residenciales localizados en las proximidades. El establecimiento de una Terminal Intermodal, como el principal equipamiento, aportará una instalación de primer nivel al Área Logística y al resto de actividades económicas del entorno. Todos ellos se constituyen en suelo con carácter demanial.

Los espacios libres contarán con un mínimo del 10 % de la superficie en cumplimiento de la Ley 7/2002 LOUA. Estos espacios libres complementarán los ya existentes y planificados en el entorno, estableciendo “colchones” verdes de transición entre la red de infraestructuras de comunicación viarias y las áreas de desarrollo del Área Logística. Pueden, además, constituirse en verdaderos corredores verdes, integrando itinerarios peatonales y de recreo de conexión entre La Rinconada y Sevilla, que cualifiquen aún más estos espacios. La presencia del trazado de la Vía Pecuaria Cordel de Brenes, el carril bici (realizado junto a la carretera A-8009) y el cauce del arroyo Cimbrenño, interiores al ámbito, y el proyecto de encauzamiento del río Tamarguillo y su zona verde asociada al norte del Nuevo Paso Territorial Norte SE-35, ya exteriores al ámbito, complementan el potencial de esta red verde y su integración en el territorio.



### **2.3.4. En las infraestructuras y servicios básicos**

En el desarrollo de una actuación de estas características es necesario contar con los suministros adecuados para su implantación en el territorio.

En cuanto a los recursos hídricos, para el suministro de abastecimiento de agua potable en la actuación, se dispone de una red existente que recorre el margen de las carreteras A-8002 y A-8003 y que permitirá ser utilizada, mediante el mallado sucesivo con estas conducciones de la conexión de cada etapa de desarrollo del Área Logística, de forma anillada.

La red de saneamiento será separativa. Las aguas pluviales se verterán a los cauces existentes, previo tratamiento para su adecuado vertido. Las aguas residuales habrán de llevarse hasta la depuradora existente en las inmediaciones, en el área norte de la ciudad de Sevilla, EDAR de San Jerónimo.

Para el suministro eléctrico, la amplia red de líneas de Media y Alta Tensión existentes en el ámbito y en el entorno y la localización en las proximidades de la subestación eléctrica de Cross-San Jerónimo de ENDESA (en el término municipal de Sevilla) hacen que se puedan aportar soluciones para su viabilidad, contando además, que la actuación podrá fasearse adaptando los consumos a su puesta en marcha sucesiva de usos e instalaciones.

Las redes de suministro de telecomunicaciones y red de gas cuentan con redes en el entorno y no presentarían dificultad de conexión para dar servicio al Área Logística.

### **2.3.5. En los recursos naturales**

La mayor parte de la superficie del ámbito se trata de terrenos antropizados con un uso de tierras de cultivo y, aunque el desarrollo del Área Logística supone una pérdida significativa de este suelo, en contrapartida permite concentrar instalaciones en el territorio evitando la dispersión de éstas y produciendo, por tanto, un menor impacto en este sentido. Existe una estructura de riego, con un canal asociado a los terrenos de labor, actualmente en desuso.

La incidencia paisajística de la actuación es moderada, ya que se localiza en terrenos llanos rodeados de infraestructuras de comunicación de la red viaria y ferroviaria del área metropolitana norte de Sevilla.

En cuanto a los cauces existentes en el ámbito y su entorno inmediato constituyen uno de sus principales valores naturales. El proyecto de encauzamiento del río Tamarguillo, aunque externo a la delimitación del ámbito, en el margen norte de la SE-35, se proyecta como un corredor verde de relevante importancia. El arroyo Cimbrenño, que atraviesa el ámbito de este a oeste al norte, se puede reposicionar, generando un corredor verde asociado en el perímetro del ámbito.

Los impactos ambientales son analizados por el Estudio de Impacto Ambiental que se presenta conjuntamente con este Proyecto de Actuación. Además, se incluye un Estudio Paisajístico en el que se presentan estrategias y medidas para la integración paisajística de la actuación.

### **2.3.6. En la protección del territorio y prevención de riesgos**

Los riesgos identificados en el ámbito de actuación y sus posibles soluciones son:

- La inundabilidad: Se ha aportado un Estudio de Inundabilidad del Arroyo Tamarguillo, redactado por el Ingeniero de Caminos Don Indalecio de la Lastra Valdor, firmado en diciembre de 2012 y que la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir en su informe de 12 de febrero de 2013 cita que: *“se puede considerar correcto para el objeto de delimitar que las actuaciones en el desarrollo de este plan no está afectadas por la inundabilidad del Arroyo Tamarguillo”*.
- En el mismo Informe de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir del 12 de febrero de 2013, se proponen una serie de obras en el Arroyo Cimbrenño; obras de encauzamiento, motas de defensa, puentes y pasarelas u otras modificaciones que requerirán proyecto suscrito por técnico competente y que deberán tramitarse en base al artículo 126 del RDPH.
- Los proyectos de cortas o coberturas de cauces contendrán un plano topográfico que defina los vértices de la poligonal que delimita los cauces nuevo y antiguo referenciados con coordenadas ETRS89. Todas las obras comprendidas en el Arroyo Cimbrenño, deberán ser autorizadas explícitamente por la CHG.
- no supone un riesgo elevado y quedará resuelta con el desarrollo de la urbanización y áreas de localización de los diferentes usos a una cota igual o superior a la establecida de 12,40 metros.
- El paso inferior sobre el Nuevo Acceso Norte a Sevilla (A-8009) del arroyo Cimbrenño se proyectó y dimensionó para una avenida de 500 años en el proyecto de esta carretera, por lo que no representa un riesgo.
- En cuanto a los rellenos producidos tras la extracción de material en diversas zonas del ámbito del Área Logística, deberán realizarse los estudios pertinentes del suelo, su geología y geotecnia, tanto para la realización del proyecto de urbanización como para los diferentes proyectos de edificación, para evitar posibles zonas de aparición de anomalías del soporte suelo.

Por tanto, no representan un factor negativo al desarrollo de la actuación.

### **2.3.7. En el sistema medioambiental**

El desarrollo del Área Logística incide en los siguientes elementos y aspectos del sistema medioambiental:

- El trazado de la Vía Pecuaria Cordel de Brenes-Cantillana, que cruza el ámbito de norte a sur.

- El cauce del arroyo Cimbrenño, que cruza el ámbito de este a oeste. Se encuentra ya canalizado en un tramo junto a la carretera A-8009 y al este de ésta.
- Impacto sobre cauces y escorrentía natural del terreno.
- Desaparición de la cubierta vegetal en las áreas destinadas a la ejecución de la urbanización y al desarrollo de los distintos usos propuestos. Eliminando así los terrenos antropizados y de cultivo actuales.
- Alteración del paisaje en el entorno por el desarrollo de la actuación, aunque con una incidencia moderada dada su baja edificabilidad y alturas de la edificación propuestas, a excepción de edificaciones en el Centro Integrado de Servicios, pero con carácter puntual.

### **2.3.8. Medios de corrección de los efectos negativos**

De la valoración de impactos realizada en el Estudio de Impacto Ambiental se desprende que los efectos ambientales derivados del Proyecto de Actuación del Área Logística de Interés Autonómico de Majarabique resultan a lo sumo **Moderados**, siendo, a la vista de la totalidad de los valores de impacto generados por la Actuación, la consideración ambiental global de Asumible. La adopción de medidas correctoras y recomendaciones que se presentan a continuación persiguen posibilitar una mayor integración ambiental de la Innovación e incrementar la consideración de los aspectos relacionados con su sostenibilidad ambiental.

Para la reducción global de los impactos ambientales que se generarán como consecuencia de la aplicación de las determinaciones del Proyecto de Actuación se establecen una serie de medidas correctoras y protectoras de varios tipos. En primer lugar, se presentan las **Medidas Correctoras Genéricas** que establecen criterios de Prevención y Buenas Prácticas y procedimientos para aminorar las afecciones derivadas del desarrollo de las determinaciones de la Innovación objeto de este estudio, son, por tanto, medidas correctoras horizontales. Este tipo de medidas se proponen para minimizar el impacto sobre un factor ambiental o elemento medioambiental determinando.

En segundo lugar, se encuentran las **Medidas Correctoras Específicas** cuyo alcance se circunscribe a zonas o usos concretos del ámbito del Proyecto de Actuación. Estas persiguen minimizar aquellos Sectores de Impacto de Importancia Asumible o Moderada y hacer así a la Actuación plenamente viable desde la óptica ambiental y situarlo en el camino de la sostenibilidad.

#### **2.3.8.1. Medidas Correctoras Genéricas:**

##### **Buenas prácticas:**

- Deberá tenerse en cuenta la reserva de espacios para la ubicación de contenedores de residuos urbanos, aptos para la recogida selectiva de residuos. El Proyecto de

Urbanización determinará las áreas para la localización de contenedores y estipulará el número de los mismos de acuerdo con la Planificación Sectorial.

- Para la totalidad de la urbanización y edificación del área afectada por la Innovación se tomarán las medidas necesarias para garantizar la seguridad de la población y producir las mínimas molestias a la misma.
- Durante la ejecución de obras de urbanización y edificación deberán aplicarse las siguientes medidas:
  - En los movimientos de tierra se realizarán riegos periódicos, preferentemente con agua no potable, para evitar el levantamiento de polvo.
  - La maquinaria propulsada por motores de combustión interna deberá ir dotada con los oportunos silenciadores.
  - El suelo vegetal que presente buena calidad y que sea necesario retirar para la realización de las obras se acopiará a fin de proceder a su reutilización en las zonas ajardinadas o espacios libres.
  - Los residuos de obras (RCD) serán transportados a instalaciones de aprovechamiento de este tipo de residuos o, en su defecto, a vertederos controlados de inertes.
  - Respecto a los Residuos Peligrosos: caso de que se generen residuos peligrosos, estos tendrán que ser gestionados por Gestores Autorizados de Residuos Peligrosos, en cuyo caso la empresa productora tendrá que registrarse como productor de Residuos Peligrosos ante la Consejería de Medio Ambiente.
  - No se realizarán operaciones de limpieza, engrase o mantenimiento de la maquinaria ni de los vehículos empleados en la realización de las obras en el área de Actuación. Estas operaciones, salvo casos de urgencia o por seguridad del personal, deberán realizarse en talleres o instalaciones adecuadas para ello fuera de la zona de Actuación.
  - Se facilitará la entrada y salida de camiones de la Actuación a la red viaria con el fin de evitar congestiones, habilitándose nuevos accesos si así fuera necesario.
  - Se fomentará el uso de materiales de construcción reciclables.
  - Caso de que se lleven a cabo repoblaciones o plantaciones, bien en los espacios libres propuestos u otras zonas dotadas de vegetación, sean arbolados o setos, se recomienda el uso de especies arbóreas y arbustivas autóctonas acordes con la vegetación potencial de cada zona. Así se optará por la elección de la encina *Quercus rotundifolia*, acebuche *Olea europaea sylvestris*, y como acompañantes el labiérnago *Phillyrea angustifolia*, el lentisco *Pistacia lentiscus*, el algarrobo *Ceratonia siliqua*, el palmito *Chamaerops humilis*, la coscoja *Quercus coccifera*, el aladierno *Rhamnus alaternus*, el mirto *Myrtus communis*, jerguen *Calicotome*

*villosa* y la Retama *Retama monosperma*, entre otras. También será admisible el empleo de especies propias de las riberas fluviales, caso del olmo *Ulmus minor*, el chopo blanco *Populus alba* y el taraje *Tamarix africana*.

### **Medidas correctoras genéricas:**

#### **En relación a los Residuos:**

- El instrumento de ejecución determinará las áreas para la localización de contenedores y determinará el número de los mismos de acuerdo con la Planificación Sectorial. Se deberá garantizar la infraestructura mínima de un Punto Limpio Industrial para la recepción, clasificación y transferencia de residuos peligrosos, con capacidad suficiente para atender las necesidades de las instalaciones que puedan localizarse en el ámbito. En todo caso, la gestión del citado punto limpio se llevará a cabo por parte de una empresa con autorización para la gestión de residuos peligrosos (Previsiones del Plan de Prevención y Gestión de Residuos Peligrosos de Andalucía 2012-2020, aprobado mediante Decreto 7/2012, de 17 de enero).
- Dicho Punto Limpio Industrial entrará en servicio antes de la puesta en carga de los suelos.

#### **En relación con los Vertidos:**

- El objeto de estas medidas es preservar las aguas de la posible contaminación derivada de los eventuales vertidos procedentes de actividades económicas. Para ello se establecerán medidas adicionales de asilamiento hídrico de las instalaciones y de garantía de no contaminación de las aguas.
- La red de alcantarillado se diseñará para poder registrar e identificar la procedencia de un vertido de efluentes eventual que no cumplan los parámetros establecidos en la normativa legal y sectorial. Para ello se recomienda la instalación de medidores automáticos, al menos uno para todo el Sector. Las características de estos medidores automáticos se establecerán en el Instrumento de Desarrollo junto con la de la red de alcantarillado.
- Todas las actividades que allí se instalen deben contribuir al mantenimiento de la red de medidores automáticos de la calidad de los efluentes, a través de las tasas existentes o a través de las que se pudieran fijar.
- Si cualquier actividad antes de su instalación previera que sus efluentes no van a cumplir con los límites fijados en la normativa se establecerán a nivel de proyecto los medios de depuración oportunos para rebajar la contaminación de sus vertidos hasta los límites permitidos.



**En relación al ciclo del agua:**

- El Planeamiento de desarrollo o de ejecución deberá incorporar un Programa de Gestión del Agua que determine las medidas para fomentar el ahorro y el uso eficiente de este recurso en el Área Logística.
- Los proyectos de ordenación y urbanización del ámbito contendrán las medidas necesarias para proteger las aguas subterráneas. En este sentido, para minimizar el impacto sobre la recarga natural y la infiltración de las aguas, la urbanización del ámbito empleará pavimentos drenantes y absorbentes así como dispondrá de superficies libres de pavimentación.

**En relación a la Adecuación Ecológica:**

- Los instrumentos de planificación de desarrollo y los proyectos constructivos contarán con un apartado dedicado al “Eficiencia Energética y Energías Renovables” donde se definirán los objetivos de ahorro energético y producción de energía limpia para la actuación y que habrán de cumplir los proyectos de urbanización, edificación o constructivos en coherencia con el Código Técnico de la Edificación. Se recomienda que como mínimo el 30% de los edificios incorporen placas fotovoltaicas que cubran al menos el suministro de electricidad necesario para la iluminación de los mismos.
- Se recomienda disponer de un sistema de alumbrado público autosuficiente desde el punto de vista energético, basado en lámparas de bajo consumo, farolas autoalimentadas y paneles fotovoltaicos instalados en el mobiliario urbano y en los edificios.
- Se recomienda que al menos, el 10 % de los edificios adopten medios constructivos propios de la arquitectura bioclimática.

**En relación a la contaminación acústica:**

- A este respecto se estará a lo establecido en el Decreto 326/2003, de 25 de Noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica en Andalucía en cuanto a la necesidad de realización de Estudios Acústicos.
- Las instalaciones en todo caso deberán cumplir con los niveles a emisión de ruido aéreo en el exterior de las edificaciones (Nivel de Emisión al Exterior – NEE) establecidos en el Anexo I del mencionado Decreto 326/2003.

**En relación al Paisaje:**

- El Proyecto de Actuación incluye en su documentación un Estudio Paisajístico en el que se analiza de modo preciso la integración visual de la actuación y se proponen medidas correctoras e integradoras específicas.

#### **En relación a la Inestabilidad del Sustrato:**

- Si bien los riesgos de inestabilidad del sustrato pueden considerarse moderados, la posible expansividad de estos suelos frente a las edificaciones propuestas pueden ocasionar eventuales problemas en la estabilidad.
- En consecuencia los proyectos constructivos tendrán muy especialmente en cuenta que las instalaciones y edificios cuenten con sistemas de cimentación que garanticen la seguridad de las construcciones, tras las consideraciones establecidas por los Estudios Geotécnicos pertinentes.

#### **En relación a los espacios libres:**

- Se propone, allí donde sea factible, la mejora y conservación de tipo extensivo de la cubierta vegetal y de los suelos existentes. Esta medida además de permitir la conservación de espacios silvestres supondrá un importante ahorro de energía y recursos al emplear vegetación muy adaptada a las condiciones climáticas y edafológicas del lugar.
- En los casos en los que sea necesario incorporar vegetación dentro de estos Espacios Libres, en zonas hoy desprovistas de ella o con portes muy malos, se recomienda que la elección de las especies vegetales tengan como objetivo recuperar, en la medida de lo posible, las formaciones vegetales potenciales.

#### **En relación a los Sistemas de Gestión Medio Ambiental:**

- A fin de optimizar el ajuste de la actuación propuesta con los requerimientos medioambientales durante el primer año de funcionamiento de las nuevas instalaciones se recomienda la implantación de Sistema de Gestión Medio Ambiental según Norma ISO 14000 o equivalente al objeto de obtener la Certificación de este sistema en el menor tiempo posible.

#### **En relación a los riesgos tecnológicos:**

- Se deberá elaborar en el desarrollo del Proyecto de Actuación un Plan de Emergencia de Transporte y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas, que garantice a respuesta más adecuada ante un posible accidente.

#### **En relación al patrimonio arqueológico:**

- Se contemplarán la existencia de los yacimientos arqueológicos existentes en su espacio delimitado, implantando usos y estrategias que aseguren su conservación.

- Se realizará una delimitación más precisa, incluso menor, si se estimara un nuevo perímetro a los yacimientos como resultados de una actuación arqueológica de carácter prospectiva con empleo de metodologías no destructivas.
- Se realizarán controles arqueológicos de los movimientos de tierra necesarios para la construcción de los viales, infraestructura de todo tipo, contemplándose la necesidad de parar momentáneamente los trabajos y realizar una excavación arqueológica en el supuesto de que las labores de control detecten hallazgos “in situ” que conformen estructuras arqueológicas mas complejas.

### **2.3.8.2. Medidas correctoras Específicas:**

Para la totalidad de los Áreas de Impacto de importancia Asumible o Moderada se adoptarán las siguientes medidas correctoras y protectoras:

**Serán de aplicación vinculante las medidas enunciadas como genéricas y recomendaciones, especialmente las medidas de ahorro de agua y de energía.**

- La implantación de actividades económicas queda expresamente condicionada al cumplimiento previo de los procedimientos de prevención ambiental que correspondan, de conformidad con la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental. Así mismo, resulta necesario recoger a nivel de normativa urbanística, las oportunas referencias al Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos. En el marco de tales procedimientos deberá garantizarse que las actividades no alcanzan los niveles de emisión de contaminantes atmosféricos, condicionantes de aislamiento acústico y de gestión de residuos exigibles en la normativa ambiental de aplicación (Ley 10/98, de Residuos; Ley 11/97, de Envases y Residuos de Envases; Real Decreto 1481/2001, por el que se regula la eliminación de residuos mediante su depósito en vertedero; Decreto 326/2003, por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica, Decreto 74/1996, por el que se aprueba el Reglamento de la Calidad del Aire, etc.).
- Sin perjuicio de lo dispuesto en las normas reguladoras del uso industrial y terciario, los procedimientos de Calificación Ambiental necesarios se instruirán y resolverán conforme a los siguientes criterios:
  - Garantizar el cumplimiento de los niveles legalmente establecidos de ruidos y vibraciones. En este sentido deberá acreditarse el cumplimiento de los Niveles de Emisión al Exterior (N.E.E.), Niveles Acústicos de Evaluación (N.A.E.) y las exigencias de aislamiento acústico exigibles en el ámbito zonal correspondiente,

en virtud del Decreto 326/2003, de 25 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica en Andalucía.

- Garantizar el cumplimiento de los niveles y controles legalmente establecidos para la emisión de otros contaminantes atmosféricos.
- Garantizar la adecuación de la actividad a instalar con el uso característico de la zona, en función de su catalogación en el Reglamento de la Calidad del Aire, aprobado por Decreto 74/1996, de 20 de febrero.
- Análisis de la influencia que el tráfico de vehículos generado por la actividad concreta pudiera tener sobre los accesos y fluidez de la circulación en la zona.
- La red de alcantarillado se diseñará para poder registrar e identificar la procedencia de un eventual vertido de efluentes que no cumplan los parámetros establecidos en la normativa legal y, en especial, en la Ordenanza Municipal que regule los vertidos a la red de alcantarillado. Para ello se recomienda la instalación de medidores automáticos, al menos 1, cuyos datos han de ser suministrados al Ayuntamiento con una demora máxima de 24 horas. Las características de estos medidores automáticos se establecerán en el Instrumento de Desarrollo junto con la de la red de alcantarillado. El coste de la instalación y mantenimiento de dichos medidores automáticos recaerá sobre las actividades autorizadas.

#### **Para la disminución de los impactos Moderados:**

- En la medida de lo posible la vegetación asociada a los humedales freáticos formados por las explotaciones mineras, cuyo destino previsible es su relleno con anterioridad a la ejecución del Proyecto de Actuación, se integrará en los espacios libres e hileras arboladas.
- A fin de proteger el acuífero se asegurará el adecuado aislamiento del sustrato a fin de eliminar los riesgos de filtraciones o vertidos que puedan alterar la calidad de las aguas subterráneas.

#### **Para la disminución de los impactos Asumibles:**

- Los pies arbóreos o arbustivos autóctonos aislados existentes, fundamentalmente de olmo y taraje, que se verán previsiblemente afectados por la actuación, deberán conservarse en la medida de lo posible como integrantes de los espacios libres e hileras arboladas.
- La red de saneamiento será de tipo separativa, destinándose las aguas fecales o contaminadas a la estación depuradora de aguas residuales. A fin de asegurar la protección del acuífero las conducciones de evacuación de aguas residuales estarán

especialmente aisladas de modo que se garantice la imposibilidad de filtraciones de aguas contaminadas al suelo.

- Con vistas a propiciar un modelo urbanístico más sostenible desde el punto de vista de la Adecuación Ecológica de los Asentamientos se propone que el Proyecto de Urbanización y los Proyectos de Edificación incorporen soluciones encaminadas a reducir el consumo de agua y energía, que deberán especificarse en un apartado concreto de los mismos. Así pues se recomiendan las siguientes medidas de ahorro:
  - A fin de mejorar la eficacia energética se emplearán sistemas de alumbrado público de bajo consumo y con dispositivos automáticos de encendido y apagado. Se estudiará la posibilidad de alimentarlos mediante placas fotovoltaicas.
  - En el diseño de los edificios, se primará la iluminación diurna natural (solar) en todas las dependencias, de manera que la iluminación artificial sólo sea considerada como una solución excepcional y de emergencia para las horas diurnas. Así mismo deberá estudiarse en los correspondientes Proyectos de Urbanización y Edificación la adecuada orientación de los edificios de modo que se haga máximo el aprovechamiento de las condiciones bioclimáticas.
  - Dotar a las edificaciones de sistemas de ahorro de agua en griferías y cisternas así como sistemas de iluminación de bajo consumo.

#### **2.4. Grado de integración del Proyecto de Actuación con la planificación y ordenación vigentes**

La Ley 1/1994 de enero, de ordenación del territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía establece en su artículo 38.2. que:

*La declaración por el Consejo de Gobierno de actuaciones de interés autonómico cuyas determinaciones supongan una alteración de los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional implica la modificación de dichos planes.*

Por otra parte, el mismo artículo en sus apartados 3.b. y 3.c. señala que la aprobación por la Administración de la Junta de Andalucía de las actuaciones objeto de declaración de Interés Autonómico, tendrá los siguientes efectos:

- *Legitimará inmediatamente su ejecución siendo sus determinaciones directamente aplicables.*
- *Sus determinaciones vincularán directamente al planeamiento del municipio o municipios afectados que deberán incorporar dichas determinaciones con ocasión de la siguiente innovación urbanística.*

Para lograr la efectividad de lo señalado anteriormente el artículo 39.2. indica que:



*El proyecto de actuación contendrá las determinaciones de planificación y ejecución que se precisen para su realización efectiva.*

Las determinaciones urbanísticas precisas para su ejecución dependen del grado de definición y pormenorización que contenga el Proyecto de Actuación, es decir, si se contempla la ordenación detallada de la intervención o si ésta es remitida a un posterior planeamiento de desarrollo.

En el caso del presente Proyecto de Actuación la ordenación detallada vendrá definida por un Plan Especial de Ordenación, por tanto las determinaciones urbanísticas de aquél deberán tener el alcance de lo exigido en la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía para el planeamiento general, que en su artículo 10 indica que “Los Planes Generales de Ordenación Urbanística establecen la ordenación estructural del término municipal”.

La ordenación estructural se establece mediante las siguientes determinaciones:

- La clasificación del suelo con delimitación de las superficies adscritas a cada clase y categoría.
- Los sistemas generales constituidos por la red básica de reservas de terrenos y construcciones de destino dotacional público que aseguren la racionalidad y coherencia del desarrollo urbanístico y garanticen la calidad y funcionalidad de los principales espacios de uso colectivo.
- Usos, densidades y edificabilidades globales.
- Delimitación y aprovechamiento medio de las áreas de reparto en el suelo urbanizable.

Además, el Proyecto de Actuación ha procedido a ajustar la delimitación del ámbito respecto a la incluida en la modificación del Plan Funcional del CTM de Interés Autonómico de Sevilla para la zona de Majarabique, aprobado mediante orden de 7 de abril de 2009 (BOJA nº 80, de 28 de abril). Tal y como se recoge en el apartado 1.1. de este documento, los ajustes realizados derivan de la parcelación, las preexistencias y edificaciones actualmente en uso situadas en los bordes, de las infraestructuras existentes y de las diversas infraestructuras proyectadas en esta zona.

En consecuencia con lo expuesto analizaremos la incidencia que las determinaciones del Proyecto de Actuación tienen sobre la planificación territorial y el planeamiento urbanístico vigentes.

#### **2.4.1. Planificación Territorial.**

El Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla, aprobado por Decreto 267/2009, de 9 de junio (BOJA NÚM. 132, de 9 de julio) recoge, entre otros, el Área de Oportunidad, de tipo Logístico, la denominada “L4 Centro de Transporte de Mercancías. Majarabique (Sevilla - La Rinconada)”, con una superficie de 218 hectáreas, dentro de cuyo ámbito se encuentran los terrenos objeto del presente Proyecto de Actuación, por tanto podemos concluir que el mismo se encuentra plenamente integrado en la planificación territorial.

## 2.4.2. Planeamiento Urbanístico.

El ámbito total del Proyecto de Actuación se sitúa entre los términos municipales de Sevilla y La Rinconada respecto de las que cabe señalar:

El Planeamiento General vigente en el municipio de La Rinconada, al que pertenece la mayor parte del suelo objeto de actuación 193,20 Has., se aprobó definitivamente de forma completa mediante Resolución de la Sección de Urbanismo de la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Sevilla de 29 de junio (BOJA núm. 46, de 6 de marzo de 2008).

La Revisión del Plan General de Ordenación Urbanística de Sevilla se aprobó definitivamente mediante Resolución de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, de 19 de julio de 2006 (BOJA núm. 174, de 7 de septiembre de 2006). Dentro del mismo se encuentran las 41,39 Has. que completan la actuación.

El Planeamiento General vigente en el Municipio de La Rinconada recoge, entre los sistemas generales de comunicaciones, las infraestructuras para el Transporte de Mercancías por Carretera y en el artículo 4.14.2. establece que las infraestructuras y suelos de este subsistema se regularán por lo establecido en la Ley 5/2001, por la que se regulan las Áreas de Transporte de Mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía, así como lo establecido en el propio planeamiento general para el uso de Transporte e Infraestructuras Urbanas Básicas.

Las determinaciones específicas para su desarrollo se recogen en la ficha del SUn S-4 “Nodo Logístico Norte”, en el cual se establecen las siguientes determinaciones de ordenación de carácter estructural.

Clasificación		Urbanizable No Sectorizado
Superficie bruta		147 Has.
Usos incompatibles		Residencial
Condiciones para la Sectorización	Superficie de los sectores resultantes	> 25 Has.
	Número máximo en sectores	4

Las innovaciones que, mediante el presente Proyecto de Actuación, se introducen en las determinaciones de carácter estructural del planeamiento general de La Rinconada inciden sobre la clasificación del suelo que pasaría de ser urbanizable no sectorizado a urbanizable sectorizado y en la delimitación del ámbito en el cual se introducen ligeros reajustes resultando una superficie bruta de 193,37 Has.

El resto de las determinaciones, que no tienen carácter estructural, son las siguientes:

### **Ámbito:**

El Plan de Sectorización podrá modificar el trazado de la Vía Pecuaría interior o ajustar la ordenación a su trazado, clasificándola de Suelo No Urbanizable.

**Objetivos:**

Localización del Centro de Transporte de Mercancías del NODO LOGÍSTICO NORTE y de actividades logísticas y productivas complementarias.

Ampliación de la Estación de Mercancías Ferroviarias y del Intercambiados Ferrocarril-Carretera.

**En relación con el acceso:**

Las vías representadas en el Plano de Estructura de los Núcleos Urbanos tienen carácter vinculante.

Corresponde al Área la ejecución de las actuaciones: SGV-4, SGV-5, SGV-6 y SGV-7 y la ejecución de la vía de servicio del núcleo de la Venta de Lucio.

**Observaciones:**

La Sectorización no podrá llevarse a cabo hasta que se supere el marco temporal de ocho años establecido en la Norma 45 del POTA o bien se cuente con la debida cobertura del planeamiento subregional, en el caso que éste incluya la actuación como un área de oportunidad para actividades productivas que ampare el crecimiento de suelo.

**Condiciones para la localización y cuantificación de los sistemas generales:**

Sistemas generales de la red viaria:

Criterios espaciales: Los sistemas generales representados en el Plano de Estructura de los Núcleos Urbanos.

Sistema general de Espacios Libres:

Criterios cuantitativos y Espaciales: A determinar por el Plan de Sectorización.

Sistema general de Equipamiento:

Criterios cuantitativos: Entre el 30% y el 40% de la superficie total descontados el resto de sistemas generales. Los porcentajes indicados podrán ser modificados en caso de desarrollo del área mediante Plan Especial de Incidencia Supramunicipal.

Criterios espaciales: A determinar por el Plan de Sectorización con la finalidad preferente de Transportes.

Con respecto a las determinaciones anteriores el Proyecto de Actuación contempla los siguientes aspectos:

**Ámbito:**

Se propone la modificación del trazado de la vía pecuaria “Cordel de Brenes” en el tramo interior de la actuación dado que en la actualidad está parcialmente ocupado por la carretera A-8009 “nuevo acceso norte a Sevilla” que se ha ejecutado sin proceder previamente a completar el

expediente de modificación de la vía pecuaria. La clasificación del suelo para el nuevo trazado alternativo propuesto es no urbanizable de protección especial (vía pecuaria).

Del mismo modo, los terrenos reservados para la modificación del cauce del arroyo Cimbrenño se clasifican como suelo no urbanizable de protección especial, de acuerdo con la legislación específica de aplicación.

Se clasifica una superficie de 126 Has. Como suelo urbanizable sectorizado.

### **En relación con el acceso y sistema general de la red viaria:**

Para resolver los accesos viarios y garantizar la correcta funcionalidad de la actuación se han previsto en relación con el sistema general de la red viaria las siguientes actuaciones:

- Ejecución de las vías colectoras paralelas a la carretera A-8009.
- Reserva de una plataforma para transporte público paralela a la carretera A-8009 en el lado occidental de la misma.
- Duplicación de la calzada de la carretera A-8002 en el tramo comprendido entre la glorieta de acceso al área funcional AF-1 y la carretera A-8004.
- Ejecución de la vía de servicio Venta de Lucio.
- Duplicación de la calzada de la carretera A-8003 en el tramo comprendido entre la carretera A-8002 y la glorieta de acceso a las áreas funcionales AF-2 y AF-3.

De los Sistemas Generales Viarios y su desdoblamientos establecidos por el PGOU de La Rinconada, SGV-4 y SGV-6, se contempla únicamente su desdoblamiento en los tramos anteriormente indicados por entenderse que son los tramos en que el impacto del tráfico derivado del desarrollo del Área Logística tiene incidencia. Tráficos que serán canalizados principalmente a través de estas vías hacia y desde el Nuevo acceso Norte a Sevilla (A-8009) en su conexión con las futuras SE-35 y SE-40. En el resto de tramos será el Ayuntamiento de La Rinconada o la administración competente los que lleven a cabo su desdoblamiento.

Este Proyecto de Actuación no contempla la realización del Sistema General SGV-5 y su prolongación, SGV-7 (acceso Norte al Nodo Logístico) desde la carretera A-8004 en la curva de “Los Solares” hasta la A-8003. El Plan Subregional aprobado, Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla (POTAUS), cuyas determinaciones son vinculantes para el desarrollo del área de Majarabique, y el Plan Funcional del CTM de Sevilla aprobado, en el sector de Majarabique, no incluyen la realización de dicho viario ya que compromete la funcionalidad del Área Logística y la viabilidad de su explotación. El Área Logística desarrolla un espacio para Terminal Intermodal, llamada a sustituir en el futuro a las actuales instalaciones de La Negrilla de ADIF. La ejecución del SGV-5, tal y como recoge el PGOU, hace inviable este proyecto. Desde el punto de vista de la coherencia territorial, es conveniente jerarquizar los viarios de forma que se segreguen los distintos tipos de tráfico. En este sentido la propuesta del

PGOU mezcla tráficos urbanos de carácter residencial, con origen/destino en el núcleo de La Rinconada, con tráficos de vehículos pesados, y mercancías peligrosas, ligados a la distribución metropolitana/regional de mercancías. Es necesario que el acceso al Área Logística esté segregado de los accesos a La Rinconada.

### En relación con los espacios libres y dotacionales:

Para la reserva de espacios libres y dotacionales se estará a lo dispuesto en la Ley 5/2001, de 4 de junio, que en su artículo 16.3. establece:

En los centros de transportes de mercancías el planeamiento aplicable deberá prever una reserva mínima, excluidos viarios, equivalente al 10% de la superficie de un ámbito para espacios libres y otra de un 15% de la superficie del mismo para suelo público de carácter dotacional, en orden a la implantación de los servicios señalados en el artículo 8.3. de esta Ley.

Es decir, que en la zona dotacional se prestarán servicios a las empresas y empleados del sector del transporte, tales como los de gestión, información, oferta, organización y contratación de cargas, ruptura y distribución de las mismas, almacenamiento de mercancías, estacionamiento y comunicaciones, así como todas aquellas otras prestaciones que redunden en la mayor seguridad y comodidad del transporte y sus entidades usuarias, tales como, entre otros, suministro de carburantes, pernoctación, restauración, reparación de vehículos.

El Planeamiento General vigente en el municipio de Sevilla recoge las determinaciones específicas para el desarrollo de los suelos en la ficha SUNS-DMN-01 "NODO LOGÍSTICO NORTE", en la cual se establecen las siguientes determinaciones de ordenación de carácter estructural:

Clasificación	Urbanizable No Sectorizado
Superficie bruta	203,3 Has.
Usos incompatibles	Residencial
Condiciones para su sectorización	Posible desarrollo de varios sectores, en consonancia con la estructura del Centro de Transporte de Mercancías CTM de Majarabique, y con lo suelos de reserva para el traslado de Mercasevilla. La ejecución de la prolongación de la actual SE-30 hasta el nuevo Acceso Norte a Sevilla. A estos efectos se considera ejecución la contratación de la obra de dicha infraestructura.
Criterios de disposición de los sistemas generales.	Localización preferente del sistema de espacios libres reconociendo los cauces y elementos del medio rural (haciendas, caminos y vías pecuarias) existentes. El sistema verde deberá establecer la transición entre las áreas residenciales y las industriales, así como proteger las implantaciones urbanas de las afecciones de las vías territoriales.



Mediante el Proyecto de Actuación se innovan las siguientes determinaciones de carácter estructural del planeamiento urbanístico general de Sevilla:

- Se clasifican como suelo urbanizable sectorizado la superficie de 35,62 Has. correspondientes a los suelos incorporados a la actuación situados entre el Paso Territorial Norte SE-35 y el proyecto de nuevo encauzamiento del Tamargillo por el sur y el límite del término municipal por el norte.
- Los espacios libres dentro del ámbito tendrán carácter de sistema local, computándose a los efectos de lo establecido en el artículo 16.3. de la Ley 5/2001, de 4 de junio. Su localización preferente será asociada al nuevo cauce del Tamargillo y el sistema general viario.
- Se modifica el trazado de la vía pecuaria correspondiente al “Cordel de Brenes”, clasificando el suelo por el que transcurre el nuevo trazado como no urbanizable de protección especial. Esta modificación se realiza de conformidad con el Decreto 155/1998 por el que se aprueba el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía por lo que su tramitación se realizará según lo dispuesto en el mismo.

### **3. MEMORIA DE ORDENACIÓN**

### **3.1. Objetivos y criterios urbanísticos**

#### **3.1.1. Objetivos estratégicos**

Se plantean los siguientes Objetivos Estratégicos para el desarrollo del Área Logística de Interés Autonómico de Majarabique:

- Constitución del área de Majarabique en el “Nodo Logístico Norte”, área con verdadera capacidad de desarrollo para estas actividades en el área Metropolitana de Sevilla, en respuesta a los diferentes documentos de planificación que durante estos últimos años así lo han detectado o planteado.
- Integración territorial de la actuación, aprovechando las buenas comunicaciones viarias existentes y proyectadas.
- Máximo aprovechamiento de las capacidades del Área, con potencial para el desarrollo de intermodalidad ferroviaria, como uno de sus factores diferenciadores. Que permite, además, el traslado de las actuales instalaciones de “La Negrilla”.
- Diseño de un espacio adecuado y avanzado para este tipo de actividades planteadas.

#### **3.1.2. Objetivos y criterios generales de ordenación**

Para el diseño de la ordenación del Proyecto de Actuación se han establecido los siguientes objetivos y criterios generales:

- **Máxima accesibilidad e integración territorial**, aprovechando las buenas capacidades de accesibilidad viaria desde la red territorial de infraestructuras de comunicación existentes y proyectadas.
- **Clasificar y sectorizar suelo** para posibilitar el desarrollo posterior del Área Logística.
- **Establecimiento de directrices y recomendaciones** de carácter indicativo para la posterior realización del planeamiento de desarrollo.
- **Una ordenación configurada bajo un sistema jerárquico que acompaña a las prioridades de desarrollo del ámbito:**
  - Accesos y conexiones exteriores.
  - Áreas Funcionales.
  - Sistema viario estructurante y redes generales de servicios.
  - Parques de Actividad.
  - Localización de servicios del Área Logística.

- Al tratarse de un ámbito fragmentado, debido a las infraestructuras viarias territoriales que lo atraviesan, se definen **cuatro Áreas Funcionales**, que pueden desarrollarse de manera autónoma desde los accesos viarios.
- Búsqueda de una máxima **Flexibilidad de la ordenación, desarrollable por fases**. Se ha pretendido establecer una ordenación desde tres ópticas a la vez:
  - Una ordenación dotada de flexibilidad para ajustarse a los requerimientos exigidos por las personas finales para la ubicación de actividades concretas.
  - Un marco de desarrollo flexible en el tiempo, con posibilidad de ir estableciendo fases y etapas en función de las demandas existentes en cada momento.
  - Una ordenación flexible en cuanto a los usos establecidos.
- Una ordenación flexible a desarrollar mediante **Parques de Actividad**:
  - Se define como unidad básica de ordenación el **Parque de Actividad**, elemento flexible de desarrollo, subdivisible en diferentes ordenaciones interiores y con capacidad de funcionamiento autónomo y facilidad para adaptarse a los diferentes usos para los que se emplee.
  - Los **Parques de Actividad**, son el soporte de las actividades a desarrollar, configurados como espacios delimitados por los Sistemas Generales y Locales (viales, zonas verdes, etc.). Estos módulos operacionales, organizados como diferentes áreas para usos mixtos o especializados, pueden tener un amplio rango de superficies, en torno a las 5 ó 30 has, a definir de forma equilibrada según el conjunto o las relaciones con piezas existentes.
- **Aprovechamiento racional**: La ordenación propuesta intenta coordinar unos niveles de aprovechamiento que aseguren la viabilidad de la actuación y la capacidad del área como generador de desarrollo del entorno con el respeto al medio físico en el que se sitúa.
- **Funcionalidad**: adecuación de la ordenación a la funcionalidad específica de cada uno de los Parques de Actividad que componen la ordenación del Proyecto de Actuación (condiciones de accesibilidad, dimensiones y forma, especialización, etc.); orientadas funcionalmente a los criterios de usos establecidos para cada uno de ellos.
- **Definición de un Viario Estructurante** que permita desarrollar y modular toda la actuación con la mínima inversión, dotando de accesibilidad a los diferentes Parques de Actividad propuestos y que, además, permita albergar las redes de servicios generales.
- **Los Sistemas Estructurantes y las Infraestructuras deberán adaptarse a las fases de desarrollo de la actuación**, permitiendo poner en servicio los diferentes Parques de Actividad de forma autónoma.
- Se ha establecido **un sistema de desarrollo basado en un foco inicial de actividad**, localizado en torno al acceso desde la carretera A-8003, desde el cual pueden ir desarrollándose en fases y etapas sucesivas el resto de suelos.

- **Integración en el medio natural:** Integración de los valores naturales del ámbito y su entorno en la ordenación propuesta creando un Sistema de Espacios Libres ligado a las infraestructuras de comunicación existentes, a modo de “pantallas verdes” de protección y la integración del trazado de las vías pecuarias existentes.

## 3.2. Características de la Ordenación

### 3.2.1. Elementos básicos de la ordenación

Los elementos básicos de la ordenación propuestos por el Proyecto de Actuación son los siguientes:

- **Accesos:** se plantean desde la red de carreteras existente en el perímetro de cada una de las Áreas Funcionales.
- **La Estructura viaria interior se organizará de forma jerarquizada** desde estos puntos de acceso para cada una de las Áreas Funcionales.
- **Estructura del Área Logística en 4 Áreas Funcionales, que se organizarán en Parques de Actividad,** en correspondencia con los establecidos en el Plan Funcional:
  - Centro de Transportes de Mercancías.
  - Área Logística Especializada.
  - Terminal Intermodal.
  - Centro Integrado de Servicios.
  - Espacios Libres
- **Ordenación mallada y reticulada de máxima flexibilidad** para una máxima optimización de los espacios y que garantice múltiples opciones de modularidad y desarrollo interior de cada parque de actividad en respuesta a las necesidades de mercado.
- **Localización vinculante del espacio destinado a Terminal Intermodal,** franja situada junto a la línea ferroviaria con capacidad adecuada para tal fin.
- **Localización indicativa de los espacios destinados a dotaciones de servicios,** que se localizarán preferentemente junto a los accesos, de las Áreas Funcionales 1, 2 y 3.
- **Disposición preferente de los Espacios Libres junto a las infraestructuras de comunicación viaria,** formando bandas verdes perimetrales en las Áreas Funcionales.

Todos estos elementos serán precisados y definidos por el planeamiento de desarrollo.



### **3.2.2. Accesibilidad y movilidad en el ámbito de la actuación**

#### **3.2.2.1. Accesos al Área Logística**

Al tratarse de un área compleja y con cuatro Áreas Funcionales diferenciadas y separadas por las redes de infraestructuras viarias existentes conlleva la generación de una multiplicidad de accesos. Como propuesta se han establecido una serie de accesos a cada una de las áreas.

Como accesos se han establecido:

- **Acceso 1;** desde la carretera A-8002, al sur dando acceso al Área Funcional AF-1.
- **Acceso 2;** entre las dos Áreas Funcionales situadas al este de la actuación, AF-2 y AF-3, a través de un enlace en la carretera A-8003, que posee conexión directa con el Nuevo Acceso Norte a Sevilla (A-8009).
- **Acceso 3;** desde la carretera A-8002, más al norte, para acceder al Área Funcional AF-4 situada en la zona noroeste del ámbito.

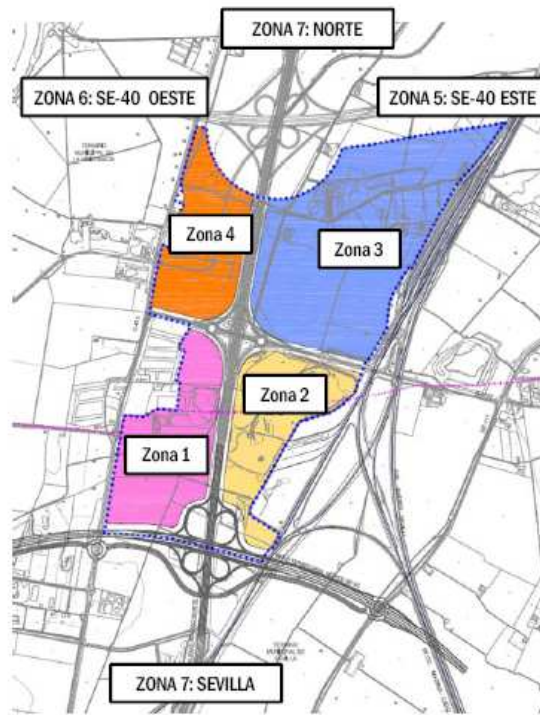
#### **3.2.2.2. Movilidad en el Área Logística**

El tráfico generado por el Área Logística ha sido estimado en el “*Estudio de Tráfico del Centro de Transporte de Mercancías de Majarabique (Sevilla)*” realizado por la APPA en diciembre de 2009.

De la estimación del volumen de tráfico generado se han obtenido un total de 5.256 vehículos pesados diarios y 11.109 vehículos ligeros.

Principalmente estos tráficos utilizarán las carreteras A-8002 y A-8003 en su conexión con el principal eje de conexión norte-sur, Nuevo Acceso Norte a Sevilla (A-8009) y, a su vez, en su conexión con las proyectadas SE-35 y SE-40, que serán las que canalicen la mayor parte de ellos.

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



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

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

### 3.2.3. Espacios libres y recursos ambientales

La superficie mínima destinada a espacios Libres será del 10 % en cumplimiento de lo establecido en la Ley.

Los Espacios Libres y Zonas Verdes se localizarán preferentemente junto a las infraestructuras de comunicación en bandas perimetrales, en continuidad con el trazado modificado de la vía pecuaria Cordel de Brenes y en conexión con la modificación del Cauce del Arroyo Cumbreño. Será el

planeamiento de desarrollo el que defina estos espacios en coherencia con los criterios de desarrollo establecidos por este Proyecto de Actuación.

El cauce del arroyo Cimbrenño, modifica su trazado junto al límite norte de la actuación, disponiendo para ello un corredor verde medioambiental.

La Modificación del trazado propuesto para la Vía Pecuaria Cordel de Brenes, se Clasifica como Suelo No Urbanizable de Especial Protección y se establece como Sistema General Vía Pecuaria.

### 3.3. Determinaciones urbanísticas de la Ordenación

#### 3.3.1. Clasificación del suelo, Sistemas Generales y estructura orgánica

##### 3.3.1.1. Clasificación y categorización del suelo

El presente Proyecto de Actuación modifica el régimen urbanístico establecido por los PGOUs vigentes para los municipios de Sevilla y La Rinconada clasificando el suelo de la forma siguiente: Suelo No Urbanizable de Especial Protección, correspondiente a la vía pecuaria, Suelo Urbanizable Sectorizado (SUS), para las Áreas Funcionales que han de desarrollar los usos específicos del Área Logística, y Sistemas Generales, para la red de infraestructuras de comunicación viarias, ferroviarias y de servicios. Se recoge en el plano adjunto O.1 y en detalle corresponden a:

- **Suelo No Urbanizable** para el que se incluye la siguiente categoría:
  - **Suelo No Urbanizable de Especial Protección (SNU-EP)** para la rectificación del trazado de la Vía Pecuaria Cordel de Brenes.
  - **Suelo No Urbanizable de Especial Protección (SNU-EP)** para la rectificación del cauce del arroyo Cimbrenño, incluyendo su zona de servidumbre.
- **Suelo Urbanizable Sectorizado (SUS):** para cada una de las 4 Áreas Funcionales en las que se estructura el ámbito y que se destinan al desarrollo del uso global propuesto Centro de Transporte de Mercancías.
- **Sistemas Generales (SG):** para las infraestructuras de comunicación viaria existentes, previstas y propuestas, la conexión exterior ferroviaria, vía pecuaria y conexiones exteriores de infraestructuras de servicios.

Las superficies correspondientes a la delimitación del Proyecto de Actuación se muestran en la tabla adjunta:

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

El ámbito en el que se desarrolla el Proyecto de Actuación se encuentra afectado por dos **Vías Pecuarias, Vereda del Vado de Doña Luisa y Cordel de Brenes-Cantillana**. La Vereda del Vado de Doña Luisa recorre la carretera A-8002 y afecta al borde de la delimitación del Proyecto de Actuación. El Cordel de Brenes-Cantillana atraviesa el ámbito de norte a sur.

De conformidad a lo regulado en el artículo 39.1 del Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía (Decreto 155/1998, de 21 de julio) las vías pecuarias, por las características intrínsecas que les reconoce la Ley de Vías Pecuarias y el presente Reglamento, tendrán la consideración de Suelo No Urbanizable de Especial Protección.

En base al artículo 39.2 del citado Reglamento “Si como consecuencia de cualquier instrumento de ordenación del territorio o planeamiento urbanístico general, su revisión o modificación, fuera necesaria la alteración del trazado de las vías pecuarias existentes en su ámbito espacial, de conformidad con lo previsto en el artículo 32 de este Reglamento, el instrumento de ordenación que se elabore tendrá que contemplar un trazado alternativo a las mismas y su forma de ejecución. En estos casos la consideración como Suelo No Urbanizable de Protección Especial vinculará a los terrenos del nuevo trazado establecido por la correspondiente modificación”.

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

### **3.3.1.2. Sectorización**

El Proyecto de Actuación delimita un solo sector coincidente con el suelo Urbanizable Sectorizado que se designa como SUS, con una extensión superficial de 161,88 has.

La ordenación del suelo Urbanizable Sectorizado se realizará mediante un único Plan Especial de Incidencia Supramunicipal, el cual podrá determinar distintas unidades de ejecución.

### **3.3.1.3. Sistemas Generales**

Los Sistemas General contemplados por el Proyecto de Actuación se estructuran en:

- **Sistema General Viario (SG-V):** que a su vez se dividen en existentes, previstos y propuestos:

- **Existentes:**
  - A-8002. La Rinconada-Sevilla.
  - A-8009. Acceso Norte a Sevilla.
  - A-8003. Conexión A-8002 con A-8005.
- **Previstos**
  - Plataforma de transporte reservado, contemplada en la ejecución del Tramo I del acceso Norte a Sevilla.
  - Carril-Bici de Sevilla a La Rinconada, con proyecto ya redactado
- **Propuestos:**
  - Desdoblamiento de las vías colectoras proyectadas de la carretera A-8009, entre SE-35 y SE-40. El desdoblamiento referido deberá coordinarse con las actuaciones propuestas de la SE-40 y el Paso Territorial Norte SE-35.
  - Desdoblamiento de la carretera A-8002 hasta la A-8004 desde el acceso al Área Funcional 1 y Vía de Servicio Venta de Lucio. El diseño definitivo de esta actuación se realizará de forma coordinada con los criterios de la Dirección General de carreteras de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda y el Ayuntamiento de La Rinconada.
  - Desdoblamiento de la carretera A-8003, desde la A-8002 hasta el acceso a las Áreas Funcionales 2 y 3. Este desdoblamiento deberá tener en cuenta la remodelación de las glorietas existentes para adecuarlas a la nueva tipología de la vía.
- **Sistema General Ferroviario (SG-F):**
  - En la conexión exterior ferroviaria necesaria al norte para acceder al parque de actividad destinado a Terminal Intermodal.
- **Sistema General Vía Pecuaria (SG-VP):**
  - La rectificación del trazado del cordel de Brenes-Cantillana, con una anchura de 20 metros.
- **Sistema General Infraestructuras (SG-I):**
  - Conexiones exteriores de servicios: abastecimiento de agua potable, saneamiento y suministro eléctrico.

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

#### **3.3.1.4. Estructura orgánica**

El Área Logística se estructura en 4 Áreas Funcionales en correspondencia con los 4 ámbitos en los que se subdivide el área de Majarabique por las infraestructuras de comunicación viarias territoriales. Estas Áreas Funcionales son recogidas ya en el Plan Funcional aprobado.

Dentro de cada una de las áreas funcionales se desarrollaran los distintos Parques de Actividad con la especialización de usos que se determine en el planeamiento de desarrollo.

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

Los Centros Integrados de Servicios se proponen preferentemente junto a los accesos a las áreas funcionales 1, 2 y 3. Tienen un carácter indicativo en cuanto a su localización por este Proyecto de Actuación.

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

### **3.3.2. Usos y edificabilidad**

El uso global que se asigna a todo el sector es el de Centro de Transporte de Mercancías, que se considera el uso característico, en base al artículo 60 de la Ley 7/2002..

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

- **Centro de Transporte de Mercancías (CTM):** en las Áreas Funcionales 2, 3 y 4.
- **Área Logística Especializada (LE):** en el Área Funcional 1.
- **Terminal Intermodal (TI):** situado en el frente de la línea ferroviaria en el Área Funcional 3.
- **Centro Integrado de Servicios (CIS):** formado por 3 localizaciones en las Áreas Funcionales 1, 2 y 3, preferentemente en proximidad con los accesos planteados a las mismas.
- **Los Espacios Libres y Zonas Verdes locales** se localizarán en las bandas perimetrales junto a las infraestructuras de comunicación viarias y la vía pecuaria.

La edificabilidad global del Área Logística es de 0,35 m<sup>2</sup> de techo/m<sup>2</sup> de suelo (referido al uso característico o global) y aplicada sobre la superficie del suelo urbanizable sectorizado 161,88 Ha, lo que supone un total de 566.580 metros cuadrados edificables.

### **3.3.3. Delimitación y aprovechamiento medio del área de reparto**

Este Proyecto de Actuación establece una sola Área de Reparto que comprende el sector de Suelo Urbanizable Sectorizado. Los terrenos necesarios para la ampliación de los sistemas viarios y de infraestructuras exteriores al ámbito se obtendrán por expropiación.

Por tanto resulta un aprovechamiento medio de 0,35 UA/m<sup>2</sup> referido al uso característico establecido resultando un aprovechamiento objetivo de 566.580 m<sup>2</sup>.

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

### **3.3.4. Suelos de dominio público y suelos de titularidad pública o privada**

La Ley 5/2001, de 4 de Junio, por la que se regulan las Áreas de Transporte de Mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía (BOJA nº 69 de 19 de junio), ya en su exposición de motivos destaca como hecho diferenciador de los Centros de Transporte de Mercancías en relación a las



Estaciones de Transporte de Mercancías, el que los primeros deben disponer de dos tipos de espacios o zonas: unas zonas de carácter patrimonial de titularidad pública o privada destinadas al establecimiento de estas empresas, y otra zona de carácter demanial pública de dominio y uso público destinada a la prestación de servicios públicos al sector.

Así mismo, el artículo 12.2 del mismo cuerpo legal distingue entre los espacios de dominio público de carácter demanial, que se destinarán a acoger actividades prestacionales y de servicios a las empresas del sector del transporte, de aquellas otras zonas destinadas al desarrollo de otras actividades cuya promoción, disposición y explotación se hayan de regir por el Derecho Privado.

En este sentido, en el Área Logística de Interés Autonómico de Majarabique se distinguen dos zonas claramente diferenciadas, una con carácter demanial público y otra con carácter patrimonial de titularidad pública o privada.

Las zonas de carácter demanial son contempladas, en base a lo anterior, como **Dotacionales**.

#### **3.3.4.1. Zonas de carácter patrimonial**

Esta zona está constituida por las parcelas de titularidad pública o privada destinadas al establecimiento de empresas del sector del transporte, y su promoción, disposición y explotación se regirá asimismo por el derecho privado.

Esta zona comprende los siguientes Parques de Actividad: Centro de Transporte de Mercancías y Área Logística Especializada.

##### **Centro de Transporte de Mercancías**

Los Centros de Transporte de Mercancías son Plataformas Logísticas centradas en el transporte por carretera y su funcionalidad está básicamente relacionada con la racionalización de los procesos de distribución urbana y metropolitana (City Logistics).

- Están dotados de instalaciones (naves) generalmente modulares, con patios de maniobra compartidos y características de alta rotación, y de campas asociadas para empresas de carga completa (bases propias).
- El *Centro de Fraccionamiento y Distribución* es el área funcional más tradicionalmente incluida en los Centros de Transporte de Mercancías, especializado en instalaciones de empresas de transporte de carga completa y fraccionada.

Además, suelen albergar un área de servicios tanto a las personas como a los vehículos.

La frontera cada vez más difusa entre logística e industria no contaminante de última generación, hace aconsejable permitir también pequeñas actividades de transformación, montaje, y usos industriales en general, con contaminantes, con una fuerte componente logística.

## Área Logística Especializada

Como Áreas logísticas especializadas se entiende que forman parte de una plataforma logística, pero que están dedicadas en exclusiva al almacenamiento-distribución de productos específicos: agroalimentarias, vehículos, graneles, mercancías peligrosas, etc.

Concebidos funcionalmente como espacios en los cuales, diferentes entidades logísticas, ejercen actividades relativas al transporte, a la logística y a la distribución de mercancías. En respuesta a las necesidades de las empresas o áreas dedicadas a las funciones de:

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

### 3.3.4.2. Zonas de carácter demanial dotacional

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

Las Zonas Demaniales Públicas Dotacionales, serán como mínimo el 15 % de la superficie establecido en la Ley.

Corresponden a los Parques de Actividad de Centros Integrados de Servicios y de Terminal Intermodal.

#### **Centro Integrado de Servicios**

Que pueden albergar:

- **Centro Administrativo-Comercial**

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

#### ▪ **Estación de servicio**

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

#### ▪ **Aparcamiento de Vehículos Pesados y Mercancías Peligrosas**

Alberga tanto un aparcamiento de vehículos pesados convencionales como instalaciones de seguridad para el almacenamiento temporal de vehículos especializados en el transporte de mercancías peligrosas. El área de mercancías peligrosas cuenta con distintas áreas, separadas por tipo de sustancia según el reglamento ADR, con sistemas de detección de fugas, sistemas antiincendio y depuradora para la recogida y tratamiento de vertidos accidentales. Reúne asimismo servicios especializados para este tipo de transporte, como el de lavado de cisternas.

#### ▪ **Naves de talleres y servicios**

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

### **Terminal Intermodal**

La Terminal Intermodal es el área funcional destinada al intercambio modal ferroviario–carretera. Comprende la zona destinada a la nueva estación de mercancías de Majarabique, situada en el lado oeste del FFCC Madrid-Sevilla en una parcela que dispone de accesibilidad ferroviaria directa.

#### **3.3.5. Criterios y directrices para la ordenación detallada**

Las propuestas del Proyecto de Actuación del Área Logística de Interés Autonómico de Majarabique se aplican con dos niveles de intensidad:

- **Determinaciones de obligado cumplimiento.** Serán siempre vinculantes, por lo que se modifican directamente los planes y proyectos vigentes a los que resulten contrarios, sin perjuicio de los ajustes que puedan llevarse a cabo en el planeamiento de desarrollo o en su ejecución. En concreto:
  - Clasificación del Suelo.
  - Sistemas Generales Viarios.
  - Sistema General Ferroviario.
  - Sistema General de Infraestructuras, modificación del trazado del arroyo Cumbreño y conexiones de servicios exteriores.
  - Uso global propuesto.

- Edificabilidad y aprovechamiento medio del área de reparto.
- **Directrices o determinaciones vinculantes** en cuanto a que se contemplen en la ordenación del planeamiento de desarrollo la delimitación precisa, dentro de la situación indicativa señalada en el Proyecto de Actuación, de los siguientes usos:
  - Localización de las zonas demaniales de los Centros Integrados de Servicios y Terminal Intermodal.
  - Localización de los Espacios Libres y Zonas Verdes.

### **3.3.6. Previsiones de programación y gestión de la ordenación**

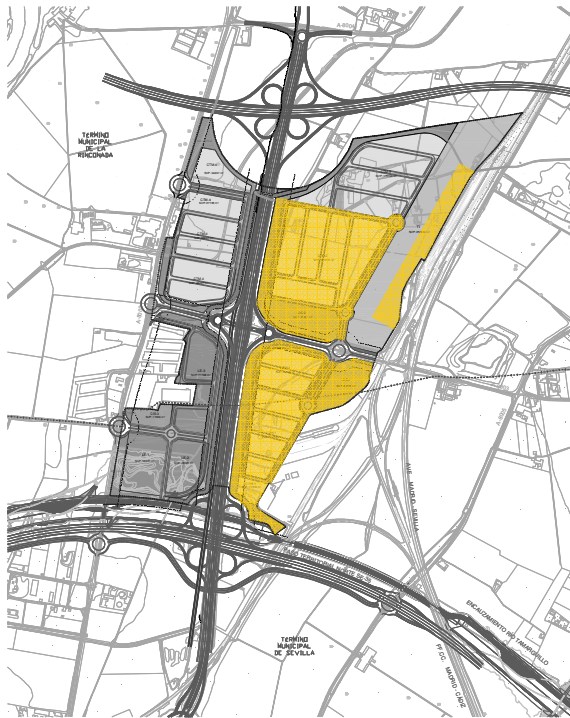
El Proyecto de Actuación establece el desarrollo del Área Logística en un solo sector. Las posibles fases o etapas del Área Logística podrán ser fijadas o establecidas por el correspondiente documento de planeamiento de desarrollo, Plan Especial.

Se incorpora en este apartado un **posible faseado, con carácter meramente orientativo**, con las posibles fases que pueden establecerse en el Área Logística, a fin de tener una idea previa y más próxima al desarrollo real y que pueda servir a priori para establecer estimaciones de demandas de servicios. En base a esto, se contemplan las siguientes (según esquemas adjuntos):

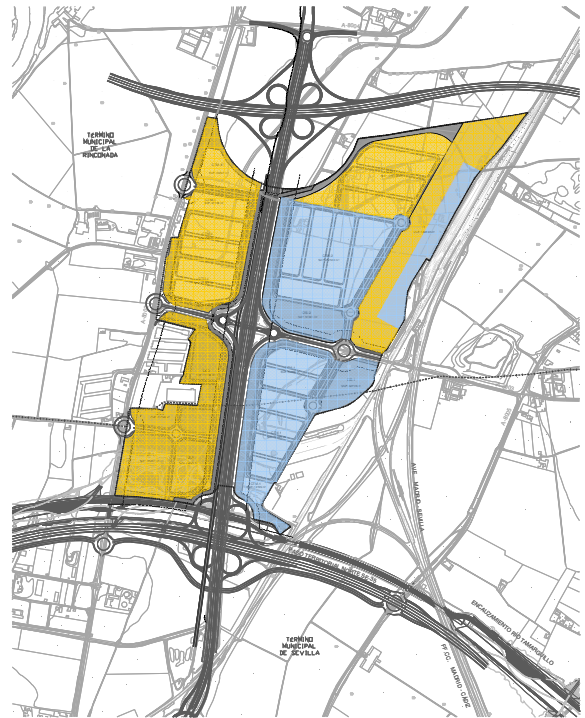
- **1ª Fase: a corto plazo.** En la que podría desarrollarse la totalidad del Área Funcional 2 y parte del Área Funcional 3, incluidos sus Centros de Servicios y parte de los usos intermodales ferroviarios.
- **Fases posteriores a medio – largo plazo: el resto de la actuación,** que podrán ser a su vez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

## POSIBLES FASES DE DESARROLLO CON CARÁCTER ORIENTATIVO

### 1ª Fase de desarrollo



### Fases posteriores de desarrollo



### 3.4. Conexiones con las redes de servicios públicos y disponibilidad de recursos

Se incluye en este apartado la información referente a las redes de servicio y la descripción de las conexiones exteriores necesarias para el desarrollo del Área Logística de Interés Autonómico de Majarabique.

#### 3.4.1. Abastecimiento de agua potable

### **CRITERIOS DE CÁLCULO. ESTIMACIÓN DE DEMANDAS**

Para la estimación de la demanda de abastecimiento de agua se han utilizado diversas referencias y experiencias del equipo redactor. Entre ellas:

- Según la **dotación establecida por la Orden 24 de septiembre de 1992** por la que se aprueban las instrucciones y recomendaciones técnicas complementarias para la elaboración de los Planes Hidrológicos de Cuencas Intercomunitarias: en los nuevos polígonos industriales se podrá establecer la demanda considerando una dotación anual de 4.000 m<sup>3</sup>/hectárea. 4.000 m<sup>3</sup>/año y hectárea equivalen a 0,127 l/sg y hectárea bruta.

- Considerado lo especificado por la **normativa de EMASESA** (“Instrucciones Técnicas para Redes de Abastecimiento”), un consumo de 1 l/s/ha, al que se le aplica un coeficiente de consumo de 1,3.
- **Consumos de referencia del Centro de Transportes de Málaga:** Por último, La experiencia real de consumo en el CTM de Málaga (datos facilitados por el CTM a través de APPA del año 2010) es de 25.257 m<sup>3</sup>/año para el total del Centro (sin incluir riego de zonas verdes y limpieza del viario, ya que se utiliza agua de pozo). Su superficie total es de 27 ha, por lo tanto la dotación es de 78 m<sup>3</sup>/mes y ha bruta, equivalente a 0,03 l/s y ha bruta, para uso estrictamente logístico.

Dado que la actuación de Majarabique puede englobar usos distintos al puramente logístico, con mayor consumo de agua, y que se trata de una actuación a largo plazo, aplicando coeficientes de proyecto al dato del CTM de Málaga **podría estimarse una dotación total de 0,08 l/s/ha bruta de Parque de Actividad.**

En el siguiente cuadro se muestra el caudal resultante en cada uno de los Parques de Actividad en los que se estructura el Área Logística. En el Parque de Actividad destinado a uso Intermodal Ferroviario puede establecerse una dotación del 50 %, 0,04 l/s/ha, ya que parte de su superficie se destinará a instalaciones puramente ferroviarias.

La **estimación de demanda para el total de la actuación** es la siguiente:

Suelo Urbanizable Sectorizado (SUS)	Superficies pomenorizadas con carácter indicativo		Abastecimiento Agua (según Normativa)			Abastecimiento Agua (según referencias)		
	Has	%	Dotación (l/s/ha bruta)	Caudal Medio (l/s)	Caudal Punta (l/s)	Dotación (l/s/ha bruta)	Caudal Medio (l/s)	Caudal Punta (l/s)
<b>Usos</b>	<b>109,04</b>	<b>67,36%</b>		<b>141,75</b>	<b>166,75</b>		<b>8,72</b>	<b>23,03</b>
Centro de Transporte de Mercancías (CTM)	85,86	53,04%	1,30	111,61	125,74	0,08	6,87	14,95
CTM	72,98	45,08%						
Viario (estructurante e interior)*	12,88	7,96%						
Logística Especializada (LE)	23,19	14,32%	1,30	30,14	41,01	0,08	1,85	8,08
LE	19,71	12,17%						
Viario (estructurante e interior)*	3,48	2,15%						
<b>Dotaciones**</b>	<b>36,65</b>	<b>22,64%</b>		<b>47,65</b>	<b>68,11</b>		<b>2,81</b>	<b>14,50</b>
Terminal Intermodal (TI)	25,49	15,75%	1,30	33,14	44,21	0,04	1,02	6,54
Centros Integrados de Servicios (CIS)	11,16	6,89%	1,30	14,51	23,90	0,16	1,79	7,96
<b>Espacios Libres</b>	<b>16,19</b>	<b>10,00%</b>						
<b>TOTAL</b>	<b>161,88</b>	<b>100,00%</b>		<b>189,40</b>	<b>234,86</b>		<b>11,53</b>	<b>37,54</b>

\* Estimado en un 15 % del total de superficie de cada uso

Se estima un **caudal medio de un total de 11,53 l/s** con un **caudal punta de: 37,54 l/s**.

El caudal punta se obtiene del siguiente modo:

- Caudales menores de 2 l/s

$$Q_p = Q_m + 2.6 * (Q_m)^{0.7} \text{ l/s}$$

- Caudales mayores de 2 l/s



$$Q_p = Q_m + 5.5 * (Q_m)^{0.2} \text{ l / s}$$

## **DESCRIPCIÓN DE LA RED PROPUESTA**

Para el desarrollo del Área Logística, se deberá conectar y canalizar desde el Depósito de Entronque (primer punto de conexión), salvando el futuro nudo de la SE-40, una nueva red DN 500 mm cuyo trazado irá en paralelo a la carretera A-8009 y llegará hasta las proximidades del nudo de la SE-35.

Desde esta nueva red se procederá a cerrar un primer anillo con la arteria DN 500 mm FC existente en la carretera A-8002 (segundo punto de conexión), prolongando para ello la red DN 300 mm existente, conectando ambas. Este primer anillo podrá suministrar agua a una primera fase de la actuación.

Para dar suministro al total de la actuación se realizará un segundo anillo. Para lo que se prolongará la nueva red DN 500 mm en paralelo a la A-8009 y por el margen norte de la futura SE-35, hasta cubrir los frentes del Área Funcional 1, para cerrar de nuevo el anillo con la arteria DN 500 mm FC existente en la carretera A-8002 (tercer punto de conexión).

De la red DN 300 mm se derivarán los distintos ramales a cada una de las áreas funcionales, dimensionados según las Instrucciones Técnicas de EMASESA, que formarán mallas cerradas y donde conectarán las distintas acometidas que resulten en cada una de las manzanas y/o parcelas.

El mantenimiento de zonas ajardinadas públicas y privadas, se recomienda mediante una red independiente de agua de riego, abastecida por las captaciones de regadío existentes en la urbanización o la comunidad de regantes de la zona, o el empleo de agua reutilizada.

### **3.4.2. Saneamiento**

La red de saneamiento propuesta para esta actuación se plantea como **red separativa**, ejecutándose por separado la red de aguas residuales y la red de aguas pluviales.

#### **3.4.2.1. Red de Saneamiento: Residuales**

### **CRITERIOS GENERALES DE CÁLCULO. ESTIMACIÓN DE DEMANDAS**

El caudal de cálculo estimado para aguas residuales es el correspondiente al caudal de abastecimiento, sin ninguna reducción.

Suelo Urbanizable Sectorizado (SUS)	Superficies pormenorizadas con carácter indicativo		Aguas residuales (según referencias)		
	Has	%	Dotación (l/s/ha bruta)	Caudal Medio (l/s)	Caudal Medio (m <sup>3</sup> /día)
<b>Usos</b>	<b>109,04</b>	<b>67,36%</b>		<b>8,72</b>	<b>753,70</b>
Centro de Transporte de Mercancías (CTM)	85,86	53,04%	0,08	6,87	593,44
CTM	72,98	45,08%			
Viario (estructurante e interior)*	12,88	7,96%			
Logística Especializada (LE)	23,19	14,32%	0,08	1,85	160,25
LE	19,71	12,17%			
Viario (estructurante e interior)*	3,48	2,15%			
<b>Dotaciones**</b>	<b>36,65</b>	<b>22,64%</b>		<b>2,81</b>	<b>242,37</b>
Terminal Intermodal (TI)	25,49	15,75%	0,04	1,02	88,09
Centros Integrados de Servicios (CIS)	11,16	6,89%	0,16	1,79	154,28
<b>Espacios Libres</b>	<b>16,19</b>	<b>10,00%</b>			
<b>TOTAL</b>	<b>161,88</b>	<b>100,00%</b>		<b>11,53</b>	<b>996,07</b>

\* Estimado en un 15 % del total de superficie de cada uso

En el informe de la CHG de 12 de febrero de 2103, se recoge que en documento de fecha 30 de noviembre de 2012 la entidad supramunicipal encargada del saneamiento y la depuración de EMASESA certifica que:

*“La Estación Depuradora EDAR Norte “San Jerónimo” tiene capacidad suficiente para asumir el tratamiento de aguas residuales que genera el Área Logística de Majarabique”*

### DESCRIPCIÓN DE LA RED DE RESIDUALES PROPUESTA

Para el desarrollo de la actuación se establece la realización de un nuevo colector a lo largo de la carretera A-8002 modificando, además, el trazado del actual de polietileno reticulado con fibra de vidrio de diámetro 700 mm a su paso por el ámbito del Área Logística. Este nuevo colector contará con los siguientes tramos y consideraciones en cada uno de ellos:

- **Tramo 1: desde la arqueta de rotura del colector existente, por la A-8003 y A-8002 hasta la SE-35,** Este tramo contará con las dimensiones adecuadas para la capacidad tanto de las aguas residuales que se produzcan en el Área Logística como de las aguas residuales que transporta el existente, ya que modifica su trazado. El punto de conexión se propone con la arqueta de rotura de carga existente donde acometen las redes de impulsión de San José – La Rinconada y desde el núcleo de El Gordillo.
- **Tramo 2: por la A-8002 desde la SE-35 hasta su desvío a la EDAR de San Jerónimo,** tramo en el que será necesario coordinar o, en su caso convenir, con los sectores y futuros desarrollos en esta zona o directamente con EMASESA, su realización, para dotarle de mayor capacidad para que pueda prestar servicio a éstos en un futuro.
- **Tramo 3: desde la A-8002 en su desvío hasta la EDAR de San Jerónimo:** en que el nuevo colector puede ir de forma independiente y en paralelo al actual, aprovechando su trazado y el dominio público del existente.

En un futuro este colector podrá conectarse directamente con la nueva EDAR prevista junto al Río Guadalquivir, localizada al oeste del Área Logística, momento en el cual se realizarán las obras necesarias para tal fin desde el enlace entre las carreteras A-8003 y A-8002.

El planeamiento de desarrollo, deberá valorar la modificación del tramo del colector actualmente existente al norte de la carretera A-8003 que atraviesa el área funcional AF-3 o considerarlo como un condicionante a la ordenación interior de esta zona.

El planeamiento de desarrollo o el proyecto de urbanización podrán estudiar y valorar en comunicación directa con EMASESA la posibilidad de conectar con el colector actualmente existente un caudal mínimo que permita el desarrollo de una fase inicial del Área Logística de forma temporal. Las aguas residuales, en este caso, tendrán que verterse con una dilución de 6 Qm, para su evacuación.

### 3.4.2.2. Red de Saneamiento: Pluviales

#### **CRITERIOS GENERALES DE CÁLCULO. ESTIMACIÓN DE DEMANDAS**

Para la estimación de caudales de aguas pluviales se han seguido los criterios indicados en la Instrucción 5.2-IC "Drenaje Superficial" de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, que son aplicables a superficies aportantes con un tiempo de concentración inferior a 6 horas.

El caudal de referencia Q se ha calculado por la fórmula del Método Racional:

$$Q = C I A / K$$

Donde:

Q = Caudal máximo (l/s)

C = Coeficiente de escorrentía

I = Intensidad de un aguacero de duración t igual al tiempo de concentración de la cuenca

A = Superficie de la cuenca (Ha)

K = Factor corrector de unidades ( Q en lts/sg K = 0,3)

La intensidad de lluvia a considerar para el cálculo del caudal según la fórmula propuesta, se refiere a un valor medio a lo largo del intervalo de duración igual al tiempo de concentración. Las expresiones

para su cálculo son:

$$\frac{I_t}{I_d} = \left( \frac{I_1}{I_d} \right)^{\left( \frac{28^{0.1} - t^{0.1}}{28^{0.1} - 1} \right)}$$

La intensidad horaria y la diaria, independiente del periodo de retorno, se obtiene del mapa de isolíneas:

It: Intens  $I_d = \frac{P_d}{24}$  lia correspondiente al intervalo de duración t deseado en mm/h

:Intensidad media diaria correspondiente al periodo de retorno considerado en mm/h

Pd : Precipitación total diaria correspondiente al periodo de retorno mm

$$\frac{I_1}{I_d} : \text{Cociente entre } I_t \text{ e } I_d.$$

Se ha considerado un periodo de retorno de 10 años.

En el caso de Sevilla, P = 55 mm/día y Cv=0,37. Con estos datos, en el Mapa para el cálculo de las máximas precipitaciones diarias en la España Peninsular, se obtiene:

$$K10 = 1,461$$

$$Pd = 1,461 \times 55 = 80,355 \text{ mm/día}$$

$$I_d = 3,35 \text{ mm/h}$$

$$I_t/I_d = 8,4$$

Considerando el tiempo de concentración de 15 minutos:  $I_t = 53,13 \text{ mm/h}$  (147,6 l/s)

Los coeficientes de escorrentía aplicados son:

- Para áreas urbanas: C = 0.85
- Para grandes áreas pavimentadas: C = 0.95
- Para áreas no pavimentadas: C = 0.20

Suelo Urbanizable Sectorizado (SUS)	Superficies pormenorizadas con carácter indicativo		Aguas Pluviales	
	Has	%	Coefficiente de escorrentía (C)	Caudal (Q=C.I.A/K) (l/s)
<b>Usos</b>	<b>109,04</b>	<b>67,36%</b>		<b>16.415</b>
Centro de Transporte de Mercancías (CTM)	85,86	53,04%		12.924
CTM	72,98	45,08%	0,85	10.986
Viarío (estructurante e interior)*	12,88	7,96%	0,85	1.939
Logística Especializada (LE)	23,19	14,32%		3.490
LE	19,71	12,17%	0,85	2.967
Viarío (estructurante e interior)*	3,48	2,15%	0,85	524
<b>Dotaciones**</b>	<b>36,65</b>	<b>22,64%</b>		<b>5.517</b>
Terminal Intermodal (TI)	25,49	15,75%	0,85	3.837
Centros Integrados de Servicios (CIS)	11,16	6,89%	0,85	1.680
<b>Espacios Libres</b>	<b>16,19</b>	<b>10,00%</b>	<b>0,20</b>	<b>573</b>
<b>TOTAL</b>	<b>161,88</b>	<b>100,00%</b>		<b>22.505</b>

\* Estimado en un 15 % del total de superficie de cada uso

De acuerdo con esta estimación, el **caudal medio de aguas pluviales generado por la actuación es de 22.505 l/s.**

## **DESCRIPCIÓN DE LA RED DE PLUVIALES PROPUESTA**

Para la evacuación de las aguas pluviales generadas en la actuación se proponen dos colectores principales, cada uno de los cuales recogerá las aguas generadas en las zonas este y oeste, respectivamente. Cada uno de estos colectores principales verterá mediante la correspondiente obra de vertido al cauce modificado del arroyo Cimbrenño que discurrirá por el borde norte de la actuación.

El colector situado al este recogerá las aguas generadas en las áreas AF-2 y AF-3, en las que se estima que se desarrolle la primera fase del Área Logística, y el situado en la zona oeste las correspondientes a las áreas AF-1 y AF-4.

Para las áreas AF-1 y AF-2 se podrán establecer colectores de recogida independientes a los anteriores y los respectivos puntos de vertido hacia el sur para cada una de ellos, al encauzamiento del río Tamarguillo. Esta posibilidad es totalmente dependiente de que el proyecto del encauzamiento se encuentre ejecutado, por lo que en caso contrario las aguas deberán verterse hacia el norte con los colectores mencionados con anterioridad, especialmente para el AF-2, que se estima que su desarrollo desde la 1ª Fase del Área Logística.

Previamente a cada punto de vertido se dispondrá un depósito de retención con capacidad suficiente para retener las aguas de primer lavado de superficie que son las que pueden presentar contaminación y entregarlas a la red de residuales. En los casos necesarios, el depósito de retención dispondrá de un sistema de bombeo de esta agua a la red de residuales.

Estos colectores principales recogerán el agua de escorrentía superficial del viario a través de un sistema de rigolas e imbornales, y la procedente de las redes interiores de los Parques de Actividad o acometidas de parcela que defina el proyecto de urbanización.

Para el diseño interior de la red se seguirá la normativa específica de EMASESA en sus "Instrucciones Técnicas para redes de saneamiento" y toda aquella normativa sectorial y técnica de aplicación. En concreto las prescripciones indicadas por la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir en su informe emitido para el diseño de la red de saneamiento de aguas pluviales.

- El punto de vertido de las aguas pluviales debe ubicarse en el cauce público, tributario de la cuenca a la que pertenecen, repartiendo el caudal, siempre que sea posible, en varios puntos de entrega para evitar las afecciones al DPH y a terceros que se provocan al concentrar el caudal en un único punto.
- Se adoptarán técnicas para disminuir las puntas de caudales de las aguas de lluvia cuando éstas aumenten considerablemente o superen a las del propio cauce donde viertan. Estas técnicas pueden ser estructurales (uso de pavimentos porosos, zanjas drenantes, depósitos de retención etc.) o no estructurales (aumento de zonas verdes, evitar la alteración y consolidación del terreno etc.).
- La ubicación del punto de entrega de las aguas no contaminadas al cauce se estudiará de forma que evite o, en el peor de los casos, se minimice la afección a la vegetación de ribera existente.

- Los taludes del cauce deben revegetarse con especies de ribera autóctonas y en la coronación del talud deben plantarse especies arbóreas autóctonas.
- En el punto de entrega de las aguas se realizará una protección con escollera vista en el talud y lecho del cauce para evitar la erosión.
- La dirección de la línea de entrega de las aguas al cauce no podrá ser perpendicular al mismo sino que deberá formar un ángulo con la línea de corriente no superior a 45º en el sentido de la corriente.

### **3.4.3. Suministro y distribución de energía eléctrica**

#### ***CRITERIOS GENERALES DE CÁLCULO. ESTIMACIÓN DE DEMANDAS***

La potencia necesaria para el consumo de la actuación se ha calculado, teniendo en cuenta lo indicado en la “Instrucción de 14 de octubre de 2004, de la Dirección General de Industria, Energía y Minas, sobre previsión de cargas eléctricas y coeficientes de simultaneidad en áreas de uso residencial y áreas de uso industrial”, de la Junta de Andalucía. Según esta Instrucción, la potencia a aplicar en las parcelas de la actuación es de **50 w/m<sup>2</sup>**.

Para la determinación de las potencias demandadas por el viario y los espacios libres se ha tomado, basada en la experiencia de otras plataformas logísticas con instalaciones y usos similares a los previstos, un ratio de **2,2 w/m<sup>2</sup>**.

Con todo ello, **la demanda de potencia eléctrica prevista según normativa es de 65.028 kW.**

Sin embargo, en base a ratios derivados de la experiencia en el desarrollo de actuaciones similares se ha procedido a la realización de un nuevo cálculo en el que se emplean los siguientes datos:

- Un ratio de **75 w/m<sup>2</sup> de superficie construida de consumo en áreas Logísticas**, aplicado a los Parques de Centro de Transporte de Mercancías, Logística Especializada y Terminal Intermodal.
- Un ratio de **125 w/m<sup>2</sup> de superficie construida para las áreas de Centros Integrados de Servicios**.
- Un ratio de **2,2 Kw/m<sup>2</sup>** demandados por el viario basado en la experiencia de otras plataformas logísticas con instalaciones similares.

**Con estos datos basados en la experiencia se obtiene una demanda total de potencia eléctrica de 61.098 Kw.**

Para obtener la potencia eléctrica en el punto de suministro de la subestación se aplica un coeficiente de simultaneidad de 0,50 con lo cual obtendríamos 30.549 Kw (61.098 Kw x 0,50)

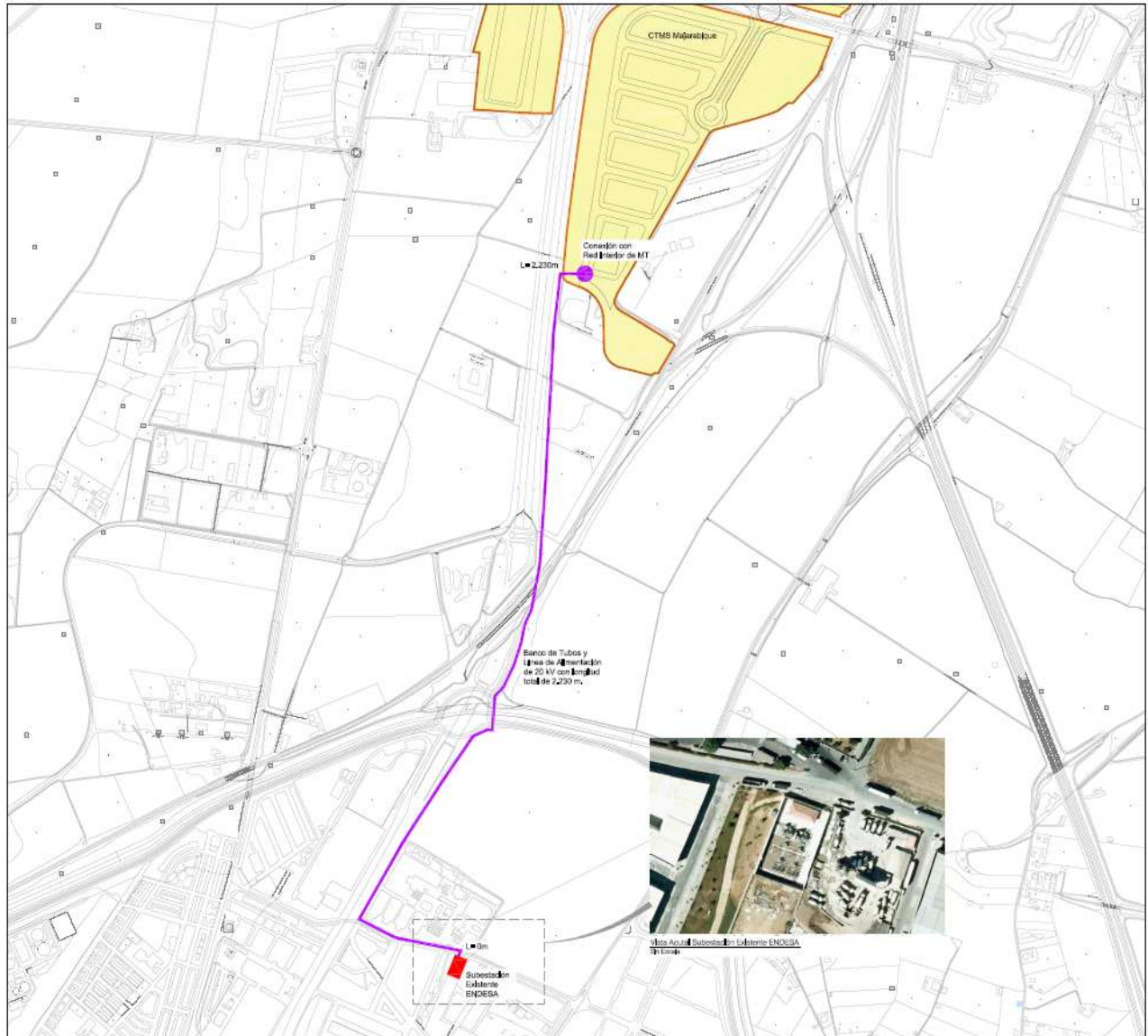
La demanda para la primera fase sería 21.221 Kw (42.442 Kw x 0,50).



## DESCRIPCIÓN DE LA RED PROPUESTA

Para dar suministro al Área Logística de Majarabique se propone la conexión a la Subestación Eléctrica de Cross-San Jerónimo, situada al sur en el término municipal de Sevilla.

La conexión del Área Logística con esta subestación se realizará con una línea subterránea de 20 Kv por el margen este de la carretera A-8009 y en paralelo a ésta, con una longitud de 2.230 metros.



La red interior de distribución interior de los Parques de Actividad se realizará subterránea siguiendo en mayor medida el viario estructurante y los viarios de distribución interior.

Se instalarán centros de transformación y cuadros de mando en los viarios para dar servicio al alumbrado público de los viales.

Como se ha descrito en el apartado de Descripción de la red existente, el ámbito es atravesado por varias líneas aéreas de Alta Tensión de 66 y de 132 kV. Algunos tramos de estas líneas será necesario su desvío o soterramiento, algo que será planteado por el planeamiento de desarrollo.

### **3.4.4. Red de abastecimiento de gas**

Para dar abastecimiento de gas al ámbito se propone conexión a la red existente de alta presión en las inmediaciones del enlace viario entre las carreteras A-8002 y A-8003 mediante una estación de regulación y medida y un picaje a la red de alta presión. En este punto se realizará la transformación necesaria para poder dar servicio a la red principal de distribución interior al Área Logística. Desde el punto de transformación partirán las conexiones con la red principal.

El Área Funcional 3 está afectada por el trazado de la conducción de la red de alta presión existente. Será el planeamiento de desarrollo, Plan Especial, el que evalúe y determine la modificación o no de dicho trazado, en coherencia con la ordenación interior que se diseñe y en coordinación con la compañía y normativa técnica aplicable.

### **3.4.5. Telecomunicaciones**

La red de telecomunicaciones se podrá conectar a la red existente cuyo trazado está situado junto a la carretera A-8002 a través de tres puntos, un primer punto en las proximidades de la conexión con la carretera A-8003, que hasta el acceso a las Áreas Funcionales 2 y 3, otro de ellos junto al acceso al Área Funcional 1 y, un último, junto al acceso al Área Funcional 4.

A partir de estas conexiones exteriores se realizará la red interior en cada una de las Áreas Funcionales.

Con anterioridad a la redacción del planeamiento de desarrollo o instrumento de ejecución deberá dirigirse comunicación a la Secretaría General de Innovación y Sociedad de la Información para que realice consulta pública con objeto de integrar la información de todas las entidades logísticas de telecomunicaciones presentes en la zona o interesados en la misma.

## **3.5. Previsiones sobre la ejecución de la actuación**

### **3.5.1. Fases y conexiones generales**

El presente apartado tiene por objeto establecer el proceso, de forma indicativa, según el cual se prevé el desarrollo de las determinaciones previstas en el presente Proyecto de Actuación, definiendo la puesta en servicio de las reservas de suelo correspondientes a las mismas, así como las obras de infraestructuras y urbanización a realizar en cada una de ellas.

Reseñar que las fases o etapas de desarrollo del Área Logística serán establecidas por el planeamiento, Plan Especial que con posterioridad se redacte, como así se ha recogido en otros apartados del documento.

Las fases propuestas, de forma indicativa por este Proyecto de Actuación, para el desarrollo del Área Logística de Majarabique son:

- Con carácter previo: **Aprobación de planeamiento de desarrollo, Plan Especial, año 2013.**
- **En primera fase, período estimado 2013-2018**, se estima la realización en el Área Logística de Majarabique las siguientes obras:
  - **Entre los años 2013 y 2018** desarrollo y urbanización de las **Áreas Funcionales 2 y parte de la 3** (sureste y noreste). Para lo cual será necesario desarrollar los siguientes viarios, accesos y conexiones de infraestructuras:
    - Acceso 2, desde la Carretera A-8003, a las áreas funcionales AF-2 y AF-3.
    - Desdoblamiento de la carretera A-8003, desde la carretera A-8002 hasta el Acceso 2 al Área Logística.
    - Viario Estructurante Interior de ambas Áreas Funcionales.
    - Proyecto y desarrollo de una primera etapa de la Terminal Intermodal.
    - Espacios Libres y Zonas Verdes asociados.
    - Modificación de trazado y acondicionamiento de la Vía Pecuaria Cordel de Brenes.
    - Conexión de abastecimiento de agua con el Depósito de Entronque, nueva conducción hasta A-8003, prolongación de la conducción existente en la A-8003 y conexión con la conducción existente en la A-8002 cerrando un primer anillo de distribución.
    - Colector de recogida de aguas pluviales y obra de vertido al cauce del arroyo Cimbrenño al norte.
    - Conexión con el colector de aguas residuales.
    - Conexión con la Subestación Eléctrica de Cross-San Jerónimo.
  - **Entre los años 2016 y 2018:**
    - La urbanización y construcción de una primera etapa del interior de la manzana destinada al Centro Integrado de Servicios-2 (edificación y espacios interiores), que permitirá establecer servicios en proporción a los usos que se establezcan en las 2 áreas funcionales desarrolladas y adecuar la inversión destinada a tal fin.
    - La construcción del aparcamiento de vehículos pesados y de mercancías peligrosas (CIS-1).
    - Puesta en marcha de las instalaciones e inicio del proceso de ocupación y de la actividad por parte de las empresas.
- **En una segunda fase, comienzo estimado a partir del año 2018, se procede a:**
  - Desarrollo y urbanización de la **parte restante del Área Funcional 3** y de las **Áreas Funcionales 1 y 4**. Se desarrollarán los siguientes viarios, accesos y conexiones de infraestructuras:

- Accesos desde la Carretera A-8002 a las Áreas Funcionales 4 y 1, denominados Accesos 1 y 3.
  - Desdoblamiento de la carretera A-8002, desde el Acceso al Área Funcional 1 hasta la carretera A-8004, al norte.
  - Desdoblamiento de las vías colectoras proyectadas entre el Nuevo Acceso Norte a Sevilla (A-8009) y la Autovía SE-40, momento en el cual se estima que la ocupación de empresas instaladas en las fases anteriores del Área Logística y el desarrollo del Área Funcional -4 generen el tráfico suficiente que haga necesaria su ejecución.
  - Viario Estructurante Interior de ambas Áreas Funcionales.
  - Espacios Libres y Zonas Verdes asociados.
  - Colector de recogida de aguas pluviales y obra de vertido al cauce del arroyo Cimbrenño del AF-4 al norte.
  - Colector de recogida de aguas pluviales y obra de vertido del AF-1 al encauzamiento del Río Tamarguillo al sur, si el proyecto de encauzamiento ha sido desarrollado o vertido al norte al cauce del arroyo Cimbrenño.
  - Prolongación de la nueva conducción de agua paralela a la A-8009, bordeando el Área Funcional 1, hasta conectar en la conducción existente en la A-8002, creando un segundo anillo de conexión y distribución.
- La urbanización interior y construcción completa de los Centros de Servicios iniciados en la primera Fase (ejecución de su segunda etapa de edificación y de espacios interiores) y totalidad del Centro de Servicios del Área Funcional 1.

### **3.5.2. Obtención de los terrenos por expropiación**

La gestión de los suelos necesarios para la implantación del Área Logística de Interés Autonomo de Majarabique puede llevarse a cabo conforme a lo previsto por la legislación urbanística mediante el sistema de expropiación u otro sistema que integre la participación de la iniciativa privada (art. 18 de la Ley 5/2001).

La aprobación del Proyecto de Actuación de Interés Autonomo conlleva la declaración de utilidad pública y la necesidad de urgente ocupación a los efectos de la expropiación forzosa de los bienes y derechos necesarios para su ejecución.

El planeamiento de desarrollo del presente Proyecto de Actuación podrá delimitar unidades de ejecución y elegir el sistema de expropiación para la obtención de los terrenos correspondientes mediante las formas de gestión establecidas en la LOUA. El artículo 35 de ésta, señala los efectos de su aprobación y, entre ellos, la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los terrenos, instalaciones, construcciones y edificaciones correspondientes a los fines de expropiación, incluyendo los terrenos precisos para las conexiones exteriores con las redes, infraestructuras y servicios.

### **3.5.3. Instrumentos técnicos para la ejecución de la actuación**

Una vez aprobado el presente Proyecto de Actuación habrá de redactarse y aprobarse el correspondiente instrumento de planeamiento de desarrollo que establecerá la ordenación detallada del Área Logística, en los términos establecidos por este. El Proyecto de Actuación establece la figura del Plan Especial.

Con posterioridad habrán de redactarse y aprobarse los correspondientes Proyecto de Expropiación con anterioridad a la transformación física de los terrenos mediante la ejecución de la urbanización conforme al Proyecto o Proyectos de Obras de Urbanización correspondientes. La urbanización podrá fasearse para el desarrollo gradual de la actuación.

La ejecución de los Sistemas Generales se llevará a cabo de forma directa o mediante la elaboración y aprobación de planeamiento especial específico si fuera preciso.

### **3.5.4. Viabilidad económica**

El objetivo del presente capítulo es la determinación de la viabilidad económica del Proyecto de Actuación del Área Logística de Interés Autonómico de Majarabique, mediante una estimación previa de las inversiones totales necesarias para la puesta en marcha de la ordenación y previsiones consideradas en el Proyecto y las repercusiones que de estas se derivan.

#### **3.5.4.1. Estimación de inversiones totales**

La consideración de las inversiones totales contempla la evaluación del coste de las obras de urbanización y de implantación de los servicios necesarios de acuerdo a la ordenación indicativa presentada.

Las obras comprenden todas las de viabilidad e implantación de servicios que resuelvan y sean imprescindibles para garantizar la accesibilidad y la dotación de servicios de la totalidad de los Parques de Actividad y de las manzanas y parcelas edificables, incluidas las obras de acceso y conexión a las infraestructuras exteriores de la actuación.

#### **3.5.4.2. Costes de urbanización**

En los costes de la actuación se incluyen la totalidad de las inversiones y pagos que serán precisos hacer frente para transformar la actual situación física, jurídica y económica en la prevista por este Proyecto de Actuación.

No se incluyen los costes de adquisición del suelo.

Para los costes de urbanización se han establecido ratios globales, basados en experiencias de similares características, incluidos en la tabla adjunta. Además se consideran las remodelaciones de conexiones exteriores necesarias para la puesta en marcha del ámbito del Área Logística. A las unidades de obra consideradas se han incrementado los costes adicionales de:

- Trabajos técnicos y Honorarios profesionales: 12,0 %
- Licencias y tasas: 4,0 %
- Gestión y comercialización: 2,0 %

La Inversión total estimada en obras asciende a 47,03 M€ y la Inversión Total es de 59,87 M€, con el siguiente desglose:

Conceptos	M€ (1)	%	Superficie total SUS	Superficie lucrativa
			m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>
			1.618.800	926.900
			Repercusión	Repercusión
Conceptos	M€ (1)	%	€/m <sup>2</sup>	€/m <sup>2</sup>
Afecciones y demoliciones	2,70	4,87%	1,67	2,91
<b>Obras singulares y conexiones exteriores</b>	<b>8,90</b>	<b>16,04%</b>	<b>5,50</b>	<b>9,60</b>
Sistemas Generales Viarios	3,50	6,31%	2,16	3,78
Sistemas Generales Viarios Adscritos	3,45	6,22%	2,13	3,72
Sistemas Generales Viarios	6,95	12,52%	4,29	7,50
Accesos e instalaciones de control y seguridad	3,00	5,41%	1,85	3,24
<b>Total Obras exteriores y accesos</b>	<b>21,55</b>	<b>38,84%</b>	<b>13,31</b>	<b>23,25</b>
<b>Viario Estructurante (2)</b>	<b>6,40</b>	<b>11,53%</b>	<b>3,95</b>	<b>6,90</b>
Espacios Libres	0,40	0,72%	0,25	0,43
<small>Estimado en un 7,5 % sobre el total del SUS</small>				
<b>Total Urbanización estructurante</b>	<b>6,80</b>		<b>4,20</b>	<b>7,34</b>
<b>Viario Interior Parques de Actividad (2)</b>	<b>6,40</b>	<b>11,53%</b>	<b>3,95</b>	<b>6,90</b>
Explanación Manzanas de los Parques de Actividad	8,00	14,42%	4,94	8,63
<small>Estimado en un 7,5 % sobre el total del SUS</small>				
<b>Total Urbanización interior de Parques de Actividad</b>	<b>14,40</b>	<b>25,95%</b>	<b>8,90</b>	<b>15,54</b>
<b>TOTAL</b>	<b>42,75</b>	<b>77,04%</b>	<b>26,41</b>	<b>46,12</b>
<b>IMPREVISTOS (10 %)</b>	<b>4,28</b>	<b>7,70%</b>	<b>2,64</b>	<b>4,61</b>
<b>TOTAL INVERSIÓN EN OBRAS</b>	<b>47,03</b>	<b>84,75%</b>	<b>29,05</b>	<b>50,73</b>
Trabajos técnicos y Honorarios profesionales	5,64	12,0%	3,49	6,09
Licencias y tasas	1,88	4,0%	1,16	2,03
Gastos Financieros, Gestión y Comercialización	0,94	2,0%	0,58	1,01
<b>TOTAL INVERSIÓN</b>	<b>55,49</b>		<b>34,28</b>	<b>59,87</b>

(1) Seguridad y Salud, Gastos Generales y Beneficio Industrial incluido.

### 3.5.4.3. Repercusiones

Las diferentes repercusiones obtenidas de la estimación de las inversiones necesarias para el desarrollo del Proyecto de Actuación del Área Logística de Interés Autonómico de Majarabique, se incluyen ver tabla anterior adjunta.

En la estimación de estas repercusiones no se incluyen los costes de adquisición del suelo.

La repercusión de la Inversión Total de las Obras sobre superficie lucrativa es de 50,73 €/m<sup>2</sup>, siendo 59,87 €/m<sup>2</sup> si se toma el Total de la Inversión.



#### 4. NORMATIVA

## **TÍTULO PRIMERO. DISPOSICIONES DE CARÁCTER GENERAL**

### **Art. 1.1 Objeto**

- El Proyecto de Actuación para la Declaración de Interés Autonómico del Área Logística de Majarabique, sobre suelos de los términos municipales de La Rinconada y Sevilla, localizados en la provincia de Sevilla, tiene por objeto establecer las determinaciones para el desarrollo del Área Logística, como área especializada, que potencie su desarrollo futuro y su integración territorial.
- El Área Logística de Majarabique es un proyecto estratégico de interés autonómico localizado en el área metropolitana de Sevilla destinado al sector logístico y de servicios al transporte, de creación de un ámbito productivo y de servicios de calidad, que constituya una nueva área de centralidad, el “Nodo Logístico Norte”.

### **Art. 1.2 Alcance y ámbito territorial de la aplicación de la normativa**

- La presente Normativa se aplica al ámbito del Proyecto de Actuación del Área Logística de Interés Autonómico de Majarabique, en los términos municipales de La Rinconada y Sevilla.
- La superficie total del ámbito del Proyecto de Actuación es de 193,20 Has, de las cuales 7,91 Has corresponden a Suelo No Urbanizable de Especial Protección (Vía Pecuaria Cordel de Brenes-Cantillana y nuevo cauce del arroyo Cimbrenño), 161,88 Has a Suelo Urbanizable Sectorizado, cambio de categoría establecido por este Proyecto de Actuación, y el resto, 23,41 Has, corresponde a Sistemas Generales incluidos dentro del ámbito. A estas superficies hay que añadir la ocupada por los sistemas generales exteriores al ámbito y vinculados a la ejecución del área Logística.

### **Art. 1.3 Efectos y carácter de las determinaciones del Proyecto de Actuación**

- Conforme a la previsión del art. 38.3 de la Ley de Ordenación del Territorio las determinaciones del Proyecto de Actuación y de los instrumentos de ordenación que se aprueben en su desarrollo, vincularán directamente al planeamiento de los municipios afectados de La Rinconada y Sevilla, que deberán incorporar sus determinaciones sin alterarlas.

### **Art. 1.4 Regulación complementaria**

- Para todo aquello que no figure en el presente Proyecto de Actuación se acudirá en cada caso a lo establecido por la legislación vigente en la Comunidad Autónoma de Andalucía:
  - Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA).
  - Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía (LOT).

y la normativa sectorial aplicable y en especial:

- Ley 5/2001, de 4 de junio, publicada en el BOJA nº 69 de 19 de junio, reguladora de las Áreas de Transporte de Mercancías de la Comunidad Autónoma de Andalucía.
- La Ley 39/2003 del Sector Ferroviario y Reglamento del Sector Ferroviario R.D.2 387 de 30 de diciembre de 2004 y Modificación contenida en el R.D. 354 de 29 de marzo de 2006, SU Reglamento aprobado por Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre y la Orden FOM/2230/2005, de 6 de julio.
- La Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras.
- La Ley 8/2001 de 12 de julio, de Carreteras de Andalucía.
- Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía (Decreto 155/1998, de 21 de julio).
- R.D. 1955/2000 de 1 de diciembre sobre suministro eléctrico.
- Reglamento municipal de prestación del servicio de saneamiento (BOJA 155 de 4 de octubre 1994) y la normativa sobre suministro y saneamiento en vigor.
- Ley 7/2007, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental (BOJA nº 143 de 20 de julio 2007).
- Real Decreto 1241/1990, de 28 de septiembre, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas establecidas en el aeropuerto de Sevilla (San Pablo) (B.O.E. nº 248, de 16 de octubre de 1990).

### **Art. 1.5 Vigencia, revisión y modificación del Proyecto de Actuación**

- El Proyecto de Actuación tendrá vigencia indefinida en todas sus determinaciones en conformidad con la Ley 1/1994 de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía.
- Se procederá a la Revisión del Proyecto de Actuación, cuando se produzca alteración integral de las determinaciones establecidas en el Proyecto, clasificación del suelo, sistemas generales, usos, densidades y edificabilidades, delimitación y aprovechamiento medio de las áreas de reparto en suelo urbanizable, establecidos por este.
- Se entiende por Modificación del Proyecto de Actuación, toda alteración de su ordenación o determinaciones que no constituyen supuesto de revisión y, en general, las que pueden aprobarse, en su caso, sin reconsiderar la globalidad del Proyecto de Actuación por no afectar, salvo de modo puntual y aislado, a la estructura general y/o a la zonificación y usos definidos en el mismo.
- La modificación podrá tener lugar en cualquier momento, siempre motivada y justificadamente. Su aprobación seguirá la misma tramitación y cauces que para la aprobación del Proyecto de Actuación.
- Se entiende ajuste del Proyecto de Actuación la delimitación precisa de las propuestas contenidas en el mismo en las escalas cartográficas del instrumento de planeamiento de desarrollo o de los proyectos de infraestructuras para la ejecución de los sistemas generales.

- No se consideran modificaciones del Proyecto de Actuación los ajustes en la delimitación de zonas o en el trazado de las infraestructuras y aquellos otros que se efectúen como consecuencia del desarrollo y ejecución de sus previsiones.
- La aprobación del instrumento de planeamiento de desarrollo supondrá el ajuste del Plan.

### **Art. 1.6 Documentos constitutivos del Proyecto de Actuación.**

El presente Proyecto de Actuación está constituido por los siguientes documentos y capítulos:

**INTRODUCCIÓN**

**MEMORIA INFORMATIVA**

**MEMORIA JUSTIFICATIVA**

**MEMORIA DE ORDENACIÓN**

**NORMATIVA**

**PLANOS DE INFORMACIÓN**

**PLANOS DE ORDENACIÓN**

**PLAN FUNCIONAL**

**ESTUDIO PAISAJÍSTICO**

**ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL**

**ADENDA AL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL POR LA QUE SE JUSTIFICA EL CONTENIDO DEL ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO.**

**ESTUDIO DE INUNDABILIDAD DEL ARROYO TAMARGUILLO**

- Si bien el contenido normativo del presente Proyecto de Actuación queda definido por el conjunto de los documentos anteriormente citados, son la Normativa Urbanística y los Planos de Ordenación, los que poseen un carácter específicamente normativo y de regulación de la actividad urbanística y, por tanto, está deberá ajustarse de forma obligada a sus determinaciones.
- El resto de los documentos poseen un carácter fundamentalmente informativo, explicativo o justificativo.

### **Art.1.7 Condiciones para los cauces públicos afectados.**

Los cauces públicos afectados (arroyo Cimbrenño y Tamarguillo) estarán sujetos a:

- Una zona de servidumbre de cinco metros de anchura para uso público que tendrá los siguientes fines:
  - Protección del ecosistema fluvial y del dominio público hidráulico.

- Paso público peatonal y para el desarrollo de los servicios de vigilancia, conservación y salvamento, salvo que el organismo de cuenca considere su limitación por razones ambientales o de seguridad.
- Varado y amarre de embarcaciones de forma ocasional y en caso de necesidad.
- Co carácter general no se podrá realizar ningún tipo de construcción en esta zona salvo que resulte conveniente o necesaria para el uso del dominio público hidráulico o para su conservación o restauración.
- Una zona de policía de cien metros de anchura en la que se condicionará el uso del suelo y las actividades que en él se desarrollen. La ejecución de cualquier obra o trabajo en la zona de policía de cauces precisará autorización administrativa previa de la CHG.
- La propuesta para el nuevo cauce del arroyo Cimbrenño deberá autorizarse explícitamente por la CHG previa a su ejecución con el documento técnico necesario y con el grado de detalle requerido por el artículo 126 del RDPH.

#### **Art. 1.8 Condiciones derivadas de las servidumbres aeronáuticas**

- Los proyectos constructivos deberán acreditar mediante estudio específico que las instalaciones propuestas no comprometen la seguridad de las operaciones aéreas ni su regularidad, según las directrices que establezca la Agencia estatal de Seguridad Aérea (AESA) para otorgar la correspondiente autorización.
- Cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones aeronáuticas, aún no vulnerando las superficies limitadoras de obstáculos, requerirá de la correspondiente autorización conforme lo previsto en el artículo 16 del Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas
- Cualquier resolución que a los efectos anteriores se evacuase no generará ningún tipo de derecho de indemnización.

#### **Art.1.9 Medidas protectoras y correctoras de carácter ambiental.**

- Las prescripciones de corrección, control y desarrollo ambiental del planeamiento que se exponen en el Estudio de Impacto Ambiental, estudio Paisajístico y estudio Acústico serán vinculantes.
- Los terrenos objeto de las actuaciones propuestas se mantendrán en su estado y uso actual hasta la aprobación del planeamiento de desarrollo, no pudiéndose ejecutar actuaciones de preparación del terreno o movimientos de tierra que conlleven la eliminación de la vegetación, tanto de origen natural como agrícola. Iniciadas las actuaciones y dado que el entorno es una zona agrícola, con alguna zona de erial, se tendrá especialmente en cuenta no interceptar canales de riego y demás infraestructuras hidráulicas existentes, teniendo en cuenta la legislación en materia de Aguas para

determinar su afección, y en caso de producirse compactaciones en superficies anexas no destinadas a la urbanización se deberán corregir las zonas afectadas.

- Durante la fase de obras de construcción se adoptarán las siguientes medidas:
  - a. El tráfico de maquinaria pesada que se genere en la fase de construcción deberá planificarse utilizando las rutas que resulten menos molestas para la población, evitando en lo posible el paso de camiones pesados y maquinaria por los núcleos de población. De igual forma, se limitarán al máximo las zonas a las que vaya a acceder maquinaria pesada, restaurando las carreteras y caminos afectados por las obras, limpiando de barro y tierra las carreteras afectadas a fin de evitar accidentes.
  - b. Durante la ejecución de la urbanización se efectuarán las obras de drenaje necesarias para garantizar la evacuación de las aguas de escorrentía. Un inadecuado acondicionamiento de la salida de las aguas puede dar lugar a erosiones e inundaciones en zonas no deseables o encharcamientos bajando la calidad de los suelos agrícolas periféricos.
  - c. Se realizarán riegos periódicos en tiempo seco para evitar la suspensión de polvo durante los movimientos de tierra y se entoldarán los camiones durante el traslado de tierras.
  - d. Si durante la fase de construcción y explotación se necesitasen préstamos de áridos o subproductos de cantería, estos se beneficiarán de canteras autorizadas, no extrayéndose nunca de otras zonas no autorizadas.
  - e. Durante la fase de obras se jalonarán y señalizarán estrictamente los límites de las zonas a transformar, inclusive viarios de acceso y las áreas destinadas a instalaciones auxiliares.
- Para las actividades compatibles con estos suelos, las infraestructuras e instalaciones asociadas, incluidos los proyectos de urbanización, habrán de ser tenidos en cuenta los instrumentos de prevención ambiental que puedan corresponder de conformidad con EL Anexo III del Decreto-Ley 5/2014, de 22 de abril, de medidas normativas para reducir las trabas administrativas para las empresas.
- Las actividades que hayan de ubicarse en este ámbito, y que deban someterse a los procedimientos de Autorización Ambiental Integrada (AAI) según el Anexo III del citado Decreto-Ley 5/2014, tenderán a adoptar las mejores técnicas disponibles con el objetivo de optimizar la adecuación ambiental de sus sistemas productivos.
- Protección frente a la contaminación lumínica.

Actualmente y durante el periodo de transición hasta la aprobación del nuevo reglamento, la regulación de la contaminación lumínica en Andalucía se rige por lo establecido en la Ley 7/2007 de 9 de julio . de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, y el Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior y sus



Instrucciones Técnicas complementarias EA-01 a EA-07. La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio y los ayuntamientos, como órganos competentes en la materia, velarán por que se cumplan las prescripciones de ambas normas. En este sentido el planeamiento urbanístico adaptará sus determinaciones a las previsiones establecidas en estas normas:

- Con el objeto de minimizar los efectos de la luz intrusa o molesta procedente de las mismas sobre las personas residentes y sobre la ciudadanía en general, los requerimientos y niveles de iluminación para los distintos tipos de alumbrado exterior serán los que se recogen en las Instrucciones Técnicas Complementarias EA-02 y EA-03 DEL Real Decreto 1980/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior y sus Instrucciones Técnicas complementarias (I.T.C).
  - Con carácter general, se emplearán luminarias y lámparas de mayor eficiencia energética, que no proyecten la luz fuera del objeto o zona a iluminar evitando que ésta se introduzca directamente en fincas colindantes o se dirija hacia el cielo nocturno. A tal fin se interpondrán parámetros lamas, paralúmenes o cualquier otro elemento adecuado.
  - Todas las instalaciones de alumbrado exterior nuevas deberán estar dotadas con sistemas automáticos de regulación o encendido o apagado.
- Eliminación de residuos. La ejecución del proyecto de urbanización deberá incluir las medidas necesarias para garantizar el control de desechos y residuos generados durante la fase de construcción y funcionamiento. Para ello se adoptarán las siguientes medidas:
- Los residuos sólidos generados durante el desarrollo del ámbito y los que se deriven de su futuro uso, serán conducidos a las instalaciones de gestión autorizadas. Teniendo como prioridad la reducción de la producción de los residuos en origen, la reutilización y el reciclaje. Asimismo, como principio general el destino final de los residuos debe orientarse a su valorización, fomentándose la recuperación de los materiales sobre la obtención de energía y considerando la deposición de los residuos en vertedero aceptable únicamente cuando no existan otras alternativas viables.
  - El proyecto de urbanización deberá contener expresamente un apartado dedicado a definir la naturaleza y volumen de los excesos de excavación que puedan ser generados en la fase de ejecución, especificándose el destino del vertido de esas tierras.
  - Cualquier residuo peligroso que pueda generarse en alguna de las fases de desarrollo de la actuación, deberá gestionarse de acuerdo con la legislación vigente sobre este tipo de residuos.

- La gestión de aceites usados y lubricantes empleados por la maquinaria de construcción, industrial etc., habrá de realizarse conforme al Real Decreto 679/2006, de 2 de junio, por el que se regula la gestión de aceites industriales usados. En este sentido, y conforme al art. 5 de la citada norma. Queda prohibido todo vertido de aceites usados en aguas superficiales o subterráneas y en los sistemas de alcantarillado o de evacuación de aguas residuales; todo vertido de aceite usado, o de los residuos derivados de su tratamiento, sobre el suelo y todo tratamiento de aceite usado que provoque contaminación atmosférica superior al nivel establecido en la legislación sobre protección del ambiente atmosférico. Asimismo, los productores de aceites usados deberán almacenarlos en condiciones adecuadas, evitando las mezclas con agua o con otros residuos no oleaginosos; deberán disponer de instalaciones que permitan la conservación de los aceites usados hasta su recogida y evitar que los depósitos de aceites usados, incluidos los subterráneos, tengan efectos nocivos sobre el suelo.
- El proyecto de urbanización establecerá las medidas oportunas para garantizar, en todo momento, la existencia de infraestructuras capaces de garantizar una gestión correcta de los residuos inertes derivados de la ejecución de la ordenación. La retirada de materiales de desecho y escombros será especialmente escrupulosa en los bordes de la actuación y serán adecuadamente tratados.
- El punto limpio que se determinará en el proyecto de urbanización habrá de estar en servicio antes de la puesta en carga de los suelos.

## TÍTULO SEGUNDO. RÉGIMEN URBANÍSTICO DEL SUELO

### Art. 2.1 Clasificación y categorización del suelo

- El Proyecto de Actuación clasifica los terrenos comprendidos en su ámbito en:
  - **Suelo No Urbanizable**, para el que se incluye la siguiente categoría:
    - **Suelo No Urbanizable de Especial Protección (SNU-EP)** para la rectificación del trazado de la Vía Pecuaria Cordel de Brenes, con una anchura determinada de 20,0 m y una superficie total incluida en el ámbito de 4,09 Has.
    - **Suelo No urbanizable de Especial Protección (SNU-EP)** para el nuevo cauce del arroyo Cimbrenño, incluyendo su zona de servidumbre.
  - **Suelo Urbanizable Sectorizado (SUS)**: en cada una de las 4 Áreas Funcionales en las que se estructura el ámbito y que se destinan al desarrollo de los diferentes usos propuestos para el Área Logística. Cuenta con una superficie total de 161,88 Has.
  - **Sistemas Generales (SG)**: para las infraestructuras de comunicación viaria existentes, previstas y propuestas, la conexión exterior ferroviaria, vía pecuaria y conexiones exteriores de infraestructuras de servicios.

Las superficies correspondientes a la delimitación del Proyecto de Actuación se muestran en la tabla adjunta:

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

### Art. 2.2 Calificación del suelo

- La calificación del suelo se aplica sobre el Suelo Urbanizable Sectorizado.
- Con carácter vinculante para el planeamiento de desarrollo que se redacte se establece como uso global el de Centro de Transporte de Mercancías..
- Como usos pormenorizados el Proyecto de Actuación contempla los siguientes:
  - Centro Integrado de Servicios
  - Terminal Intermodal

El planeamiento de desarrollo que se redacte podrá completar los usos pormenorizados y definirá las tipologías edificatorias a implantar en el Área Logística de Majarabique

### Art. 2.3 Sectorización

- Se delimita un único sector coincidente con el Suelo Urbanizable Sectorizado que se designa como SUS, con una extensión superficial de 161,88 Has., al que se asigna una edificabilidad de 0,35 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>.
- La ordenación del Suelo Urbanizable Sectorizado se realizará mediante un único Plan Especial de Incidencia Supramunicipal, el cual podrá determinar distintas unidades de ejecución.

### Art. 2.4 Sistema de Actuación

- El Sector y los Sistemas Generales Vinculados se ejecutarán por el sistema de expropiación.
- Los terrenos y servidumbres necesarios para las infraestructuras exteriores generales se obtendrán igualmente por expropiación.

### Art. 2.5 Sistemas Generales (SG)

Los Sistemas Generales establecidos por este Proyecto de Actuación se han estructurado en:

- **Sistema General Viario (SG-V):** que a su vez se dividen en existentes, previstos y propuestos:

#### Existentes:

- A-8002. La Rinconada-Sevilla.
- A-8099. Acceso Norte a Sevilla
- A-8003. Conexión A-8002 con A-8005

#### Previstos:

- Plataforma de transporte reservado, contemplada en la ejecución del Tramo I del acceso Norte a Sevilla.
- Carril-Bici de Sevilla a La Rinconada, con proyecto ya redactado

#### Propuestos:

- Desdoblamiento de las vías colectoras proyectadas de la carretera A-8009, entre SE-35 y SE-40. El desdoblamiento referido deberá coordinarse con las actuaciones propuestas de la SE-40 y el Paso Territorial Norte SE-35.
- Desdoblamiento de la carretera A-8002 hasta la A-8004 desde el acceso al Área Funcional 1 y Vía de Servicio Venta de Lucio. El diseño definitivo de esta actuación se realizará de forma coordinada con los criterios de la Dirección General de carreteras de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda y el Ayuntamiento de La Rinconada.
- Desdoblamiento de la carretera A-8003, desde la A-8002 hasta el acceso a las Áreas Funcionales 2 y 3. Este desdoblamiento deberá tener en cuenta la remodelación de las glorietas existentes para adecuarlas a la nueva tipología de la vía.

- **Sistema General Ferroviario (SG-F):**
  - Conexión exterior ferroviaria necesaria para acceder al parque de actividad destinado a Terminal Intermodal.
- **Sistema General Vía Pecuaria (SG-VP):**
  - La rectificación del trazado del Cordel de Brenes-Cantillana, con una anchura de 20 metros.
- **Sistema General Infraestructuras (SG-I):**
  - Conexiones exteriores de servicios: abastecimiento de agua, saneamiento y suministro eléctrico.

### **Art. 2.6 Ordenación pormenorizada del Sector**

- La ordenación pormenorizada del sector se llevará a efecto mediante la aprobación de un Plan Especial, el cual, habrá de ajustarse a las exigencias previstas por la legislación urbanística vigente en la Comunidad Autónoma de Andalucía.
- Son criterios de ordenación, a los efectos previstos por el art. 10.2.A.c. de la LOUA, que habrá de observar el Plan Especial, los contemplados en el apartado 3.3.5. del presente documento.

### **Art. 2.7 Dotaciones y Servicios del Área Logística**

- Las dotaciones y Servicios tienen una relevante importancia, tanto cuantitativa como cualitativa, en la recalificación del Área Logística y en su integración e influencia en el entorno territorial en el que se asienta.
- De estos suelos se distinguen por este Proyecto de Actuación dos grandes grupos:
  - Centros Integrados de Servicios, que agrupan las dotaciones y servicios a las personas, empresas y vehículos.
  - Terminal Intermodal, principal dotación del Área Logística destinada a potenciar la intermodalidad en el transporte.
- La reserva mínima destinada a dotaciones será la establecida en la Legislación andaluza, con las siguientes determinaciones por esta normativa:
  - Los Centros Integrados de Servicios se localizarán preferentemente en las zonas situadas junto a los accesos al Área Logística, correspondiendo al planeamiento de desarrollo su definición concreta.
  - En la Terminal Intermodal, dadas sus especificidades técnicas, se establece su superficie y posición con carácter vinculante, por este Proyecto de Actuación.

- Se deberá preservar y conservar el denominado Cortijo de Majarabique Chico, por sus valores arquitectónicos y etnográficos, además de su vegetación ornamental, integrándolo en el Centro Integrado de Servicios del Área Funcional 1, de modo que actúe como un equipamiento singular. Para ello no se podrán alterar ni sus características tipológicas ni cromáticas ni su vegetación ornamental.

### Art. 2.8 Área de Reparto y Aprovechamiento medio del Área Logística

- Se establece una sola Área de Reparto que comprende el sector de Suelo Urbanizable Sectorizado. Los terrenos necesarios para la ampliación de los sistemas viarios se obtendrán por expropiación.
- El Aprovechamiento medio del Área de Reparto, coincidente con el sector, es de 0,35 UA/m<sup>2</sup> referido al uso característico establecido resultando un aprovechamiento objetivo de 566.580 m<sup>2</sup> del uso característico Centro de Transporte de Mercancías.(161,88 ha x0,35 m2/m2).
- La edificabilidad correspondiente a los usos de dotaciones se considera no lucrativa.

### Art. 2.9 Principales magnitudes de la Ordenación del Suelo

- El resumen general y el cuadro detallado de las superficies resultantes de la Ordenación del Suelo Urbanizable Sectorizado se reflejan en el cuadro siguiente con carácter indicativo. Serán fijadas con posterioridad por el correspondiente Plan Especial.

Suelo Urbanizable Sectorizado (SUS)	Reservas de Superficies mínimas según ley 5/2001 de 4 de junio. (% de superficie del ámbito excluidos varios)	Superficies Resultantes con carácter indicativo	
		Has	%
<b>Usos</b>		<b>109,94</b>	<b>67,36%</b>
Uso Global Centro de Transporte de Mercancías (CTM)		109,94	67,36%
<b>Dotaciones**</b>	Mínimo 15% para suelo público de carácter dotacional	36,65	22,64%
Terminal Intermodal (TI)		25,49	15,75%
Centros Integrados de Servicios (CIS)		11,16	6,89%
Espacios Libres	Mínimo 10 % para espacios libres	16,19	10,00%
<b>TOTAL</b>		<b>161,88</b>	<b>100,00%</b>

### Art. 2.11 Sistema de Espacios Libres y Zonas Verdes (SEL-ZV)

- El SEL-ZV es la escala medioambiental principal del Área Logística de Majarabique en relación con la vía pecuaria y el arroyo Cimbrenño que recorren el interior del ámbito del Proyecto de Actuación.
- La superficie mínima destinada a espacios libres será del 10 % en cumplimiento de lo establecido en la Ley.
- Se situarán preferentemente junto a las infraestructuras de comunicación en bandas perimetrales, en continuidad con el trazado modificado de la vía pecuaria Cordel de Brenes y en conexión con la modificación del cauce del Arroyo Cimbrenño.



- Será el planeamiento de desarrollo el que defina estos espacios en coherencia con los criterios de desarrollo establecidos por este Proyecto de Actuación.

## **Art. 2.12 Infraestructuras de servicios urbanos y conexiones exteriores**

- Este Proyecto de Actuación establece los puntos de conexión exterior de cada uno de los servicios necesarios para el desarrollo del Área Logística, garantizando el suministro de cada uno de ellos.
- Las conexiones exteriores de infraestructuras de servicios y su propuesta de trazado se recogen en los planos de ordenación correspondientes. Será el planeamiento de desarrollo, el proyecto de urbanización y los correspondientes proyectos constructivos de cada uno de los servicios los que definan y establezcan el trazado concreto y las soluciones técnicas que se lleven finalmente a cabo, así como la banda de afección de cada uno de ellos, en coherencia con los criterios propuestos por este Proyecto de Actuación, a los que también podrán realizar modificaciones, siempre de forma justificada.
- Todos y cada uno de estos servicios, sus conexiones exteriores y trazado, serán consensuados y validados con las compañías y organismos correspondientes y competentes en cada uno de ellos.
- Las condiciones de cada una de las infraestructuras de servicios urbanos son las siguientes:

### **I. Abastecimiento de Agua:**

- Para el Abastecimiento de agua se establecerá un punto de conexión con el depósito de entronque existente al norte junto a la carretera A-8002.
- Desde este punto de conexión se realizará una nueva red DN 500 mm, que salvando el futuro nudo de la SE-40, su trazado irá en paralelo a la carretera A-8009 y llegará hasta las inmediaciones del nudo de la SE-35.
- Desde esta nueva red se procederá a cerrar un primer anillo con la arteria DN 500 mm FC existente en la carretera A-8002, prolongando para ello la red DN 300 mm existente, en paralelo con la A-8003, conectando ambas.
- Para dar suministro al total de la actuación se realizará un segundo anillo. Para lo que se prolongará la nueva red DN 500 mm en paralelo a la A-8009 y por el margen norte de la futura SE-35, hasta cubrir los frentes del Área Funcional 1, para cerrar el anillo con la arteria DN 500 mm FC existente en la carretera A-8002.
- De la red DN 300 mm se derivarán los distintos ramales a cada una de las áreas funcionales, que formarán mallas cerradas y donde conexionarán las distintas acometidas que resulten en cada una de las manzanas y/o parcelas.

### **II. Saneamiento:**

- La red será separativa, distinguiendo entre aguas pluviales y aguas residuales.
- Saneamiento de pluviales:
  - Para la evacuación de las aguas pluviales generadas en la actuación se proponen dos colectores principales, cada uno de los cuales recogerá las aguas generadas en las zonas este y oeste,

respectivamente. Cada uno de estos colectores principales verterá mediante la correspondiente obra de vertido al cauce modificado del arroyo Cimbreño que discurrirá por el borde norte de la actuación.

- Para las áreas AF-1 y AF-2 se podrán establecer colectores de recogida independientes a los anteriores, y los respectivos puntos de vertido, hacia el sur para cada una de ellos, al encauzamiento del río Tamarguillo. Esta posibilidad es totalmente dependiente de que el proyecto de encauzamiento se encuentre ejecutado, por lo que en caso contrario las aguas deberán verterse hacia el norte con los colectores mencionados con anterioridad.

- Previamente a cada punto de vertido, se dispondrá un depósito de retención con capacidad suficiente para retener las aguas de primer lavado de superficie que son las que pueden presentar contaminación y entregarlas a la red de residuales. En los casos necesarios, el depósito de retención dispondrá de un sistema de bombeo de esta agua a la red de residuales.

- Estos colectores principales recogerán el agua de escorrentía superficial del viario a través de un sistema de rigolas e imbornales, y la procedente de las redes interiores de los Parques de Actividad o acometidas de parcela que defina el proyecto de urbanización. El punto de vertido de las aguas pluviales debe ubicarse en el cauce público, tributario de la cuenca a la que pertenecen, repartiendo el caudal, siempre que sea posible, en varios puntos de entrega para evitar las afecciones al DPH y a terceros que se provocan al concentrar el caudal en un único punto.
- Se adoptarán técnicas para disminuir las puntas de caudales de las aguas de lluvia cuando éstas aumenten considerablemente o superen a las del propio cauce donde viertan. Estas técnicas pueden ser estructurales (uso de pavimentos porosos, zanjas drenantes, depósitos de retención etc.) o no estructurales (aumento de zonas verdes, evitar la alteración y consolidación del terreno etc.).
- La ubicación del punto de entrega de las aguas no contaminadas al cauce se estudiará de forma que evite o, en el peor de los casos, se minimice la afección a la vegetación de ribera existente.
- Los taludes del cauce deben revegetarse con especies de ribera autóctonas y en la coronación del talud deben plantarse especies arbóreas autóctonas.
- En el punto de entrega de las aguas se realizará una protección con escollera vista en el talud y lecho del cauce para evitar la erosión.
- La dirección de la línea de entrega de las aguas al cauce no podrá ser perpendicular al mismo sino que deberá formar un ángulo con la línea de corriente no superior a 45° en el sentido de la corriente.

- Saneamiento de aguas residuales:

- Se establece la realización de un nuevo colector a lo largo de la carretera A-8002 con los siguientes tramos y consideraciones en cada uno de ellos:

- Tramo 1: desde la arqueta de rotura del colector existente, por la A-8003 y A-8002 hasta la SE-35, Este tramo contará con las dimensiones adecuadas para la capacidad tanto de las aguas residuales que se produzcan en el Área Logística como de las aguas residuales que transporta el existente, ya que modifica su trazado. El punto de conexión se propone con la arqueta de rotura de carga existente donde acometen las redes de impulsión de San José – La Rinconada y desde el núcleo de El Gordillo.
- Tramo 2: por la A-8002 desde la SE-35 hasta su desvío a la EDAR de San Jerónimo, tramo en el que será necesario coordinar o, en su caso convenir, con los sectores y futuros desarrollos en esta zona o directamente con EMASESA, su realización, para dotarle de mayor capacidad para que pueda prestar servicio a éstos en un futuro.
- Tramo 3: desde la A-8002 en su desvío hasta la EDAR de San Jerónimo: en que el nuevo colector puede ir de forma independiente y en paralelo al actual, aprovechando su trazado y el dominio público del existente.

- En un futuro este colector podrá conectarse directamente con la nueva EDAR prevista junto al Río Guadalquivir, localizada al oeste del Área Logística, momento en el cual se realizarán las obras necesarias para tal fin desde el enlace entre las carreteras A-8003 y A-8002.

- El planeamiento de desarrollo, deberá valorar la modificación del tramo del colector actualmente existente al norte de la carretera A-8003 que atraviesa el área funcional AF-3 o considerarlo como un condicionante a la ordenación interior de esta zona.

- El planeamiento de desarrollo o el proyecto de urbanización podrán estudiar y valorar en comunicación directa con EMASESA la posibilidad de conectar con el colector actualmente existente un caudal mínimo que permita el desarrollo de una fase inicial del Área Logística de forma temporal. Las aguas residuales, en este caso, tendrán que verterse con una dilución de 6 Qm, para su evacuación.

### III. Suministro eléctrico:

- La conexión exterior de suministro eléctrico para abastecer al Área Logística se realizará en la Subestación Eléctrica de Cross-San Jerónimo, situada al sur en el término municipal de Sevilla.

- La conexión del Área Logística con esta subestación se realizará con una línea subterránea de 20 Kv por el margen este de la carretera A-8009 y en paralelo a ésta.

### IV. Telecomunicaciones:

- Telecomunicaciones, se establecerán las conexiones necesarias con las conducciones existentes en la carretera A-8002.

- Con anterioridad a la redacción del planeamiento de desarrollo o de ejecución deberá dirigirse comunicación a la Secretaría General de Innovación y Sociedad de la Información para que realice consulta pública con el objeto de integrar la información de todas las entidades logísticas de telecomunicaciones presentes en la zona o interesados en la misma.

#### **V. Gas:**

- Gas se establecerá la conexión con la red existente de alta presión en las inmediaciones del enlace viario entre las carreteras A-8002 y A-8003 mediante una estación de regulación y medida y un picaje a la red de alta presión.

En este punto se realizará la transformación necesaria para poder dar servicio a la red principal de distribución interior al Área Logística. Desde el punto de transformación partirán las conexiones con la red principal.

El Área Funcional 3 está afectada por el trazado de la conducción de la red de alta presión existente. Será el planeamiento de desarrollo, Plan Especial, el que evalúe y determine la modificación o no de dicho trazado, en coherencia con la ordenación interior que se diseñe y en coordinación con la compañía y normativa técnica aplicable.

## **5. PLANOS DE INFORMACIÓN**

- I.1.1. Localización
- I.1.2. Delimitación.
- I.2. Red Viaria y Comunicaciones.
- I.3. Infraestructuras de Servicio.
- I.4. Topografía.
- I.5. Servidumbres y Afecciones.
- I.6. Parcelario Catastral.

## **6. PLANOS DE ORDENACIÓN**

- O.1. Ordenación Estructural. Clasificación del Suelo y Sistemas Generales
- O.2. Calificación del suelo.
- O.3. Redes de Infraestructuras y conexiones con los servicios públicos.
  - O.3.1. Abastecimiento de agua potable.
  - O.3.2. Saneamiento: pluviales.
  - O.3.3. Saneamiento: residuales.
  - O.3.4. Suministro y distribución de energía eléctrica.
  - O.3.5. Abastecimiento de gas.
  - O.3.6. Telecomunicaciones.

## **7. PLAN FUNCIONAL**



## 7.1. Introducción

Se define en este capítulo el Plan de Utilización de los Espacios comprendidos en el Área Logística de Majarabique en correspondencia con lo recogido por el Plan Funcional del Centro de Transportes de Mercancías de Sevilla para el Sector 2, Majarabique.

De acuerdo con la Ley 5/2001, de 4 de Junio, por la que se regulan las Áreas de Transporte de Mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía, recogidas en el capítulo 3, en el Área Logística de Majarabique se distinguen dos zonas claramente diferenciadas, una con carácter demanial público y otra con carácter patrimonial de titularidad pública o privada. Así mismo, se distinguen la Estructura Viaria y los Espacios Libres y Zonas Verdes.

Tienen consideración de dominio público de la Junta de Andalucía los siguientes suelos:

- La red viaria interior.
- Los espacios libres, excluidos los citados viarios, que deben ocupar una superficie mínima del 10 % del ámbito de la actuación.
- La Zona Dotacional para la implantación de los servicios señalados en el artículo 8.3 de la Ley 5/2001, con una superficie mínima del 15 % del ámbito de la actuación, incluida el Área Ferroviaria.

El resto de los suelos tiene la consideración de patrimoniales, con las limitaciones al derecho de propiedad, entre otras, derivadas de las previsiones de la Ley 5/2001, siendo las más significativas las siguientes:

- Vinculación a las previsiones del *Plan Funcional del CTM de Sevilla*, para el área de Majarabique.
- Vinculación al Reglamento del régimen Interior y de Servicio vigente en los términos previstos en el artículo 21.3 de la Ley.
- Sujeción al régimen de autorizaciones y licencias previsto en el artículo 21.4.

## 7.2. Accesos

Al tratarse de un área compleja y con cuatro Áreas Funcionales diferenciadas y separadas por las redes de infraestructuras viarias existentes conlleva la generación de una multiplicidad de accesos. Como propuesta se han establecido una serie de accesos a cada una de las áreas.

Como accesos se han establecido:

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

- **Acceso 2;** entre las dos Áreas Funcionales situadas al este de la actuación, AF-2 y AF-3, a través de un enlace en la carretera A-8003, que posee conexión directa con el Nuevo Acceso Norte a Sevilla (A-8009).
- **Acceso 3;** desde la carretera A-8002, más al norte, para acceder al Área Funcional AF-4 situada en la zona noroeste del ámbito.

### 7.3. Zonas Dotacionales

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

Las Zonas Demaniales Públicas estarán por encima del 15% mínimo que marca la Ley.

Corresponden a los Parques de Actividad de Centros Integrados de Servicios y de Terminal Intermodal.

Esta zona comprende las siguientes parcelas y/o actividades:

- **Terminal Intermodal**

La Terminal Intermodal es el área funcional destinada al intercambio modal ferroviario – carretera. Comprende la zona destinada a la nueva estación de mercancías de Majarabique, situada en el lado Oeste del FF.CC. Madrid-Cádiz. Dispone de accesibilidad ferroviaria directa.

- **Centros Integrados de Servicios**

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

- **Estación de servicio**

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

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

Alberga tanto un aparcamiento de vehículos pesados convencionales como instalaciones de seguridad para el almacenamiento temporal de vehículos especializados en el transporte de mercancías peligrosas. El área de mercancías peligrosas cuenta con distintas áreas, separadas

por tipo de sustancia según el reglamento ADR, con sistemas de detección de fugas, sistemas antiincendio y depuradora para la recogida y tratamiento de vertidos accidentales. Reúne asimismo servicios especializados para este tipo de transporte, como el de lavado de cisternas.

- **Naves de talleres y servicios**

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

#### **7.4. Zonas de carácter patrimonial**

Esta zona está constituida por las parcelas de titularidad pública o privada destinadas al establecimiento de empresas del sector del transporte, y su promoción, disposición y explotación se registrará asimismo por el derecho privado.

Se han diferenciado dos tipologías de parcelas atendiendo a su orientación funcional, distinguiendo entre actividades Centro de Transporte de Mercancías (CTM) y Áreas Logísticas Especializadas.

Esta zona comprende las siguientes parcelas y/o actividades:

- **Centro de Transporte de Mercancías**

Los Centros de Transporte de Mercancías son Plataformas Logísticas que se relacionan básicamente con la racionalización de los procesos de distribución urbana y metropolitana.

Están dotados de instalaciones (naves) generalmente modulares, con patios de maniobra compartidos y características de alta rotación, y de campas asociadas para empresas de carga completa (bases propias).

El área funcional más tradicionalmente incluida en los Centros de Transporte de Mercancías, es la de fraccionamiento y distribución, especializada en instalaciones de empresas de transporte de carga completa y fraccionada.

La frontera cada vez más difusa entre logística e industria no contaminante de última generación, hace aconsejable permitir también pequeñas actividades de transformación, montaje, y usos industriales en general, con contaminantes, con una fuerte componente logística.

- **Área Logística Especializada**

Como Áreas logísticas especializadas se entiende que forman parte de una plataforma logística, pero que están orientadas al almacenamiento-distribución de productos específicos, componentes de automóviles, productos hortofrutícolas, etc.

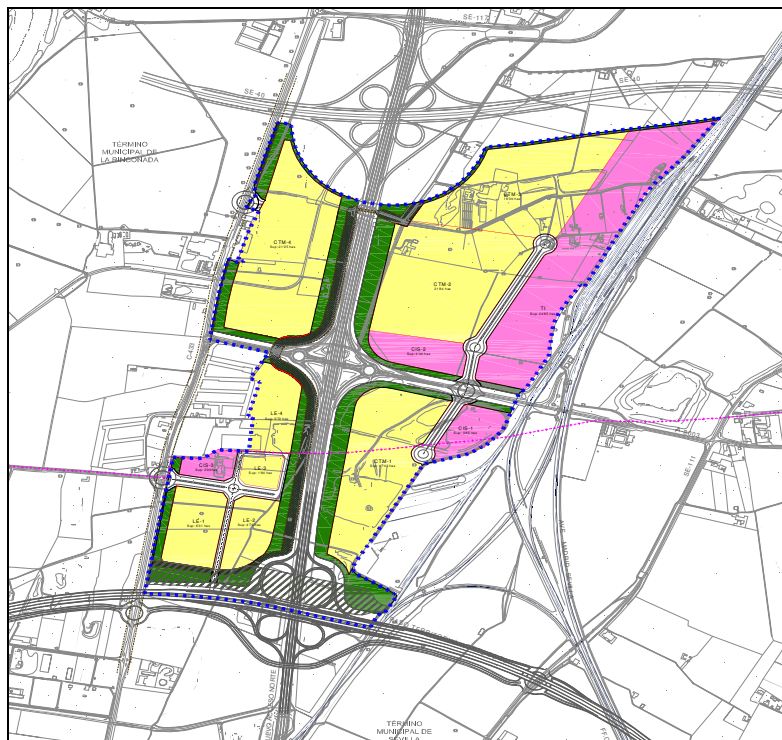
En el caso del Área Logística de Majarabique estas áreas se orientan a la logística vinculada a la industria agroalimentaria, generando sinergias por la proximidad de las nuevas instalaciones de Mercasevilla.

Concebidos funcionalmente como espacios en los cuales, diferentes entidades logísticas, ejercen actividades relativas al transporte, a la logística y a la distribución de mercancías de un determinado sector. En respuesta a las necesidades de estas empresas las áreas especializadas incluyen instalaciones para:

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

### RÉGIMEN JURÍDICO DEL SUELO DE LOS PARQUES DE ACTIVIDAD PROPUESTOS

En el siguiente esquema se representa el Régimen Jurídico del suelo de los Parques de Actividad incluidos en la Modificación del Plan Funcional del Centro de Transportes de Mercancías de Sevilla, aprobado por la Consejería de Obras Públicas y Transportes mediante Orden de 7 de abril de 2009 (BOJA nº 80, de 28 de abril). Los Parques de Actividad se diferencian entre de **carácter Demanial** y de **carácter Patrimonial**. Los Parques con régimen Demanial se sitúan en las inmediaciones de los Accesos al C.T.M. de Majarabique y junto a la línea férrea Madrid-Cádiz y la actual Estación de Majarabique. El Resto de los Parques, destinados a CTM y a Logística Especializada, tienen un régimen Patrimonial.



Fuente: Modificación del Plan Funcional del CTM de Sevilla,  
aprobado mediante Orden de 7 de abril de 2009 (BOJA nº 80, de 28 de abril)

El listado de Parques de Actividad propuestos por la mencionada modificación del Plan Funcional según el carácter de su Régimen Jurídico del Suelo es el siguiente:

PARQUE DE ACTIVIDAD	CARÁCTER
CTM-1	Patrimonial
CTM-2	Patrimonial
CTM-3	Patrimonial
CTM-4	Patrimonial
LE-1	Patrimonial
LE-2	Patrimonial
LE-3	Patrimonial
LE-4	Patrimonial
<b>Total</b>	
TI	Demanal
CIS-1	Demanal
CIS-2	Demanal
CIS-3	Demanal
<b>Total</b>	
<b>TOTAL</b>	

### 7.5. Espacios Libres y Zonas Verdes

Formados por las franjas de terreno entre las Redes Territoriales y la ordenación en Parques de Actividad planteada para el Área Logística de Majarabique. Son espacios que se concentran entorno al Nuevo Acceso Norte a Sevilla (carretera A-8009) y en los bordes del ámbito, con el objeto, por un lado, de servir de barrera visual y mejorar la integración paisajística, y por otro, permitir la accesibilidad a la población, logrando de esta forma la mejora ambiental y puesta en valor del medio natural del ámbito.

Según la Ley 5/2001, de 4 de Junio, en los Centros de Transporte de Mercancías el planeamiento aplicable deberá prever una reserva mínima, excluidos viarios, equivalente al 10% de la superficie de su ámbito para superficies libres.

### 7.6. Modelo de Gestión

Para el modelo de gestión del Área Logística de Majarabique, se opta por un modelo de continuidad, gestionando de forma integrada los tres sectores que forman el Centro de Transportes de Mercancías de Sevilla: Sector 1: CTM La Negrilla, Sector 2: Majarabique y Sector 3: APV La Cartuja.

El desarrollo efectivo de las funciones de gestión se confía a la Sociedad Mercantil Red Logística de Andalucía S.A., sociedad instrumental de la Agencia Pública de Puertos.

Esta Sociedad goza de personalidad jurídica propia y sus estatutos determinan sus fines, las particularidades de su régimen orgánico, funcional y financiero, y la integración de sus órganos, cuya composición responde a criterios de representación proporcional de las entidades asociadas, en función de las aportaciones realizadas al capital social.