XVI. MEDIDAS DE PROTECCIÓN DEL MEDIO URBANO Y NATURAL EN EL PLAN GENERAL

XVI. 3

1. LAS NORMAS DE PROTECCIÓN XVI. 3

1.1. INTRODUCCCIÓN

1.2. DIRECTRICES MEDIOAMBIENTALES PARA LA FORMULACIÓN DEL PLANEAMIENTO DE DESARROLLO Y REDACCIÓN DE LOS PROYECTOS DE URBANIZACIÓN XVI. 4

1.3. LAS NORMAS GENERALES DE PROTECCIÓN AMBIENTAL DEL TÍTULO IX XVI. 5

1.4. ESPECIAL CONSIDERACIÓN DE LA PROTECCIÓN DE CAUCES PÚBLICOS, DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE Y DE TERRENOS INUNDABLES XVI. 7

1.5. LA PROTECCIÓN DEL ACUÍFERO XVI. 8

2. LA PROTECCIÓN DE LOS RECURSOS PAISAJÍSTICOS XVI. 8

2.1. EL PAISAJE UN RECURSO PARA LA ORDENACIÓN XVI. 8

2.2. ÁMBITOS ESTRATÉGICOS PARA LA CONFIGURACIÓN DE LA IMAGEN DE LA CIUDAD XVI. 9

- Principales vías de acceso a Sevilla XVI. 9
- Fachadas urbanas significativas XVI. 13
- Principales hitos de la ciudad XVI. 20

2.3. LA INCORPORACIÓN DE PAISAJE A LAS NORMAS XVI. 21

3. PROTECCIÓN DE LOS BIENES DEMANIALES EN EL PLANEAMIENTO XVI. 23

3.1. PROTECCIÓN DE LAS VÍAS PECUARIAS Y CAMINOS RURALES XVI. 23

4. LA SERVIDUMBRE ACÚSTICA DEL AEROPUERTO Y SUS AFECCIONES SOBRE LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA XVI. 24

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

XVI. MEDIDAS DE PROTECCIÓN DEL MEDIO URBANO Y NATURAL EN EL PLAN GENERAL

1. LAS NORMAS DE PROTECCIÓN

1.1. INTRODUCCIÓN

De forma complementaria a la visión de sostenibilidad que de manera general incorpora el Plan, y que se expone tanto en el Capítulo III y XIV, el Nuevo Plan establece una regulación específica de Protección del Medio Urbano y Natural en su Título IX de las Normas Generales.

En efecto, el Título IX del Plan General de Ordenación Urbanística de Sevilla contiene una regulación de protección del medio natural que comprende la genérica del medio ambiente, la del suelo, la de los recursos hidrológicos, la de la vegetación y la fauna; culminando, con la protección de los recursos paisajísticos y la protección de los bienes demaniales.

Las normas que incorpora el Nuevo Plan en esta materia derivan, de una parte, de la asunción de las determinaciones de la legislación sectorial en materia de protección ambiental, de los recursos naturales y de bienes demaniales, que, como se ha señalado, el planeamiento hace suyas incorporándolas a su normativa; y de otra, de la capacidad del planeamiento para establecer la normativa específica de protección y mejora de los valores paisajísticos municipales.

Los aspectos más destacados se exponen a continuación:

1.2 DIRECTRICES MEDIOAMBIENTALES PARA LA FORMULACIÓN DEL PLANEAMIENTO DE DESARROLLO Y REDACCIÓN DE LOS PROYECTOS DE URBANIZACIÓN.

El Plan establece el marco jurídico que deben respetar el planeamiento de desarrollo y los proyectos de urbanización o ejecución de actuaciones en lo que respecta a la valoración del medio ambiente urbano:

a. En estos instrumentos de desarrollo del planeamiento y ejecución, se deberán detallar el sistema de saneamiento, abastecimiento y recogida de residuos sólidos urbanos, los cuales han de ampliarse para la totalidad de los terrenos a urbanizar, así como su conexión a las redes municipales de saneamiento y abastecimiento y la inclusión en el sistemas de gestión de los residuos sólidos urbanos a nivel municipal.

b. Respecto al abastecimiento de agua se deberá justificar la disponibilidad del recurso para la puesta en carga de los nuevos suelos, especificando los consumos según los diferentes usos que se contemplen.

c. En relación a la recogida de residuos sólidos urbanos se deberá contemplar la recogida selectiva de los mismos.

d. Se deberá garantizar antes de la ocupación de los nuevos suelos o del funcionamiento de las actividades a desarrollar la ejecución y buen estado de los distintos sistemas de abastecimiento y saneamiento, así como el resto de las distintas infraestructuras de urbanización.

e. Para los nuevos suelos urbanos y urbanizables con uso industrial se deberá detallar la naturaleza de las actividades a implantar, así como los indicadores y valores mínimos de los vertidos, que se deberán determinar en función de las características mínimas previstas para las instalaciones de depuración, y de las emisiones a la atmósfera, conforme a lo establecido en el Decreto 74/1996, de 20 de febrero por el que se aprueba el Reglamento de Calidad del Aire.

f. En los distintos suelos industriales previstos se deberán tener en cuenta la implantación o no de actividades que generen ruidos, olores, u otros contaminantes atmosféricos, en función de los vientos predominantes y de las características climatológicas de la zona, que deberán quedar detalladas tanto en el planeamiento de desarrollo de los nuevos suelos industriales como en los proyectos respectivos, sin menoscabo de la aplicación de la legislación de protección ambiental aplicable para el desarrollo de las actividades a desarrollar.

g. Para todos los suelos industriales se deberá garantizar la suficiente separación física de otras actividades o usos (residenciales, recreativas, equipamiento, etc.), para lo cual se recomienda la dotación de espacios libres perimetrales a estos suelos y accesos independientes que impidan molestias a las poblaciones cercanas o al desarrollo de otras actividades.

h. Los proyectos de urbanización en desarrollo de los instrumentos de planeamiento contemplados en el Plan General deberán, en lo posible, prever la utilización de materiales de tierras y escombros en la ejecución de la red viaria. A estos efectos, se formulará en desarrollo del Plan General un Plan Especial de Reutilización de Tierras y Escombros.

i. El planeamiento de desarrollo deberá conservar los elementos más significativos del paisaje (modelado del terreno, agrupaciones de árboles, elementos morfológicos e hidrológicos, etc.), procurando su integración en el sistema de espacios públicos, especialmente en el caso de masas arbóreas homogéneas de de superficie aproximada a una hectárea.

j. El sistema de espacios libres se diseñará distribuido de tal forma que ofrezca una accesibilidad y centralidad adecuada a sus usuarios, dimensionándolo y configurándolo de modo que favorezca las relaciones vecinales y satisfagan las necesidades de suelo para desarrollar un conjunto diverso y complejo de actividades al aire libre.

k. Se cuidarán expresamente las condiciones de borde con el Suelo Urbano y con el Suelo No Urbanizable, asegurando la unidad y continuidad paisajística con ellos.

l. La línea de edificación se situará, sobre todo, en áreas residenciales, atendiendo a la minoración de ruidos probados por la intensidad de tráfico previsto en el vial al que dé frente, de modo que las viviendas se separarán de las vías principales la distancia necesaria para que el máximo nivel de ruido admitido en el interior de éstas sea de 55 decibelios.

En lo que respecta al diseño del viario se tendrán presentes por el planeamiento de desarrollo los siguientes Criterios de compatibilidad medioambiental:

- Se respetará al máximo técnicamente posible el arbolado existente, de modo que las vías se diseñen a lo largo de sus plantaciones en fila o se bifurquen o se hagan isletas para conservarlo, o incluso se modifiquen sus anchos, alineaciones y trazados para evitar en lo posible la destrucción innecesaria del arbolado existente.

- Los viales se ajustarán en lo posible a los caminos y sendas existentes, respetando al máximo las edificaciones, topografía, arroyos y vaguadas naturales, elevaciones, y otros elementos geomorfológicos relevantes.

- En las intersecciones de los distribuidores primarios y secundarios, se retranquearán las alineaciones de la edificación en torno a un círculo de protección para los enlaces, de un radio, como mínimo, igual al ancho mínimo total del distribuidor más importante.

- El sistema de calles se jerarquizará, de forma que se garantice una accesibilidad uniforme, la continuidad de itinerarios y la multifuncionalidad. La red de itinerarios peatonales deberá tener las características y extensión suficiente para garantizar las comunicaciones no motorizadas en el perímetro planeado, y hasta donde sea posible, con las áreas adyacentes.

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

1.3 LAS NORMAS GENERALES DE PROTECCIÓN AMBIENTAL DEL TÍTULO IX.

La protección del medio ambiente como medida de salvaguarda del medio natural alcanza a los siguientes extremos: vertidos sólidos (basuras), vertidos líquidos (aguas residuales), vertidos gaseosos, contaminación acústica y vibratoria, protección contra incendios, utilización de explosivos y las demás que se establecen en el art. 3 de la Ley 7/1994, de 18 de Mayo de Protección Ambiental.

El Plan en materia de vertidos asume la normativa concreta aplicable a cada uno de ellos completado por las Ordenanzas Municipales de desechos y residuos con el fin de regular la gestión de los mismos en el ámbito de su término municipal.

En la protección del medio ambiente ocupa un lugar destacado las medidas encaminadas a evitar la contaminación acústica y vibratoria producida por las perturbaciones por ruidos y vibraciones, que quedan reguladas por la Ley del Ruido de 37/2003, de 17 noviembre, la Ley 7/1994, de 18 de Mayo, de Protección Ambiental y sus Reglamentos, en especial el Reglamento de la Calidad del Aire (Decreto 74/1996) y la Orden de 23 de Febrero de 1.996 que desarrolla dicho Decreto, así como por las Ordenanzas municipales que resulten de aplicación, por lo que no podrá ser autorizada ninguna instalación, construcción, modificación, ampliación o traslado de cualquier tipo de emisor acústico si se incumple lo previsto en dicha normativa.

Para garantizar la contaminación acústica y vibratoria, los servicios de inspección municipal podrán realizar en todo momento cuantas comprobaciones sean oportunas que deben ser toleradas por el propietario o responsable de la actividad generadora de ruidos, facilitando a los inspectores el acceso a las instalaciones o focos de emisión de ruidos y disponiendo su funcionamiento a las distintas velocidades, cargas o marchas que les indiquen dichos inspectores, pudiendo presenciar aquellos el proceso operativo.

Pero además, y conforme se ha explicado en el Capítulo III de esta Memoria, el Plan se propone intervenir en los nuevos crecimientos a través de criterios de ordenación que consideren al ruido como uno de los condicionantes en la distribución de los usos del suelo. En la ciudad consolidada se pretende garantizar unos niveles sonoros ambientales adecuados. En aquellas zonas en las que los límites sean sobrepasados, la actuación municipal deberá ir dirigida a establecer medidas correctoras específicas. Entre las medidas correctoras que deben ser aplicadas en estas zonas, cabe significar las que se contemplan deben tener cabida en una Ordenanza para dictaminar los usos compatibles en zonas saturadas, así como las que se derivan de la recién aprobada Ley de Ruidos.

Relacionado con esta materia se incorpora el apartado 4 de esta Memoria sobre la incidencia de la servidumbre acústica del aeropuerto en la ordenación urbanística del nuevo Plan.

También se regulan las exigencias a que deben someterse el uso de materiales en la protección del medio ambiente. En las Normas se concreta esta posición del Plan en la prohibición del uso de productos nocivos o peligrosos para la salud o el medio ambiente, en la preferencia en el uso de materiales alternativos al PVC en todo elemento constructivo (carpinterías, paramentos, tuberías, aislamientos, mecanismos, etc.).

De igual modo, se establecen condiciones de diseño medioambiental. Con el fin de garantizar la seguridad y el bienestar de las personas y la protección del medio ambiente, las edificaciones se deberán proyectar, ejecutar, mantener y conservar de tal forma que se satisfagan los requisitos básicos establecidos en la legislación vigente. Además de los requisitos referidos anteriormente, todo el proceso de la edificación deberá tender a una reducción de impactos ambientales producidos por el edificio y su construcción, atendiendo a principios de protección medioambiental y desarrollo sostenible, tales como:

a. La optimización en la utilización de los recursos disponibles, mediante la adecuada reutilización, reciclaje y uso eficiente de los mismos, así como el empleo de recursos renovables.

b. La conservación del medio ambiente, mediante el adecuado uso del terreno, la gestión de los residuos generados en las obras y la prevención de de emisiones y contaminación.

c. La obtención y el mantenimiento de ambientes saludables en el intrerior de los edificios, mediante la prevención de emisiones nocivas y la contaminación del aire, así como una adecuada ventilación

d. La aplicación de técnicas constructivas tendentes a evitar el uso de materiales contaminantes.

e. La consecución de un mayor ahorro en el consumo energético y de agua.

f. La adecuación del diseño a las condiciones bioclimáticas.

g. La accesibilidad a todos los espacios de las personas con movilidad y comunicación reducida.

También se prevé en la normativa del Plan General de Ordenación Urbanística de Sevilla, la obligación de restitución medioambiental a costa del causante mediante la adopción de las medidas o ejecución de las obras precisas para tal fin, las cuales deberán ser aprobadas u ordenadas previamente por el Ayuntamiento, con los plazos y condiciones pertinentes.

En este sentido, los distintos proyectos de edificación y de urbanización deberán incluir las medidas necesarias para garantizar el control de desechos y residuos generados durante la fase de construcción y funcionamiento, priorizando el destino de estos en instalaciones de valorización frente a instalaciones de eliminación. Para ello se adoptarán las siguientes medidas:

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

a. Las tierras, escombros, residuos sólidos y demás material sobrante generados durante el desarrollo de las actuaciones urbanísticas proyectadas y los que se deriven de su uso futuro, serán conducidos a instalaciones de gestión controladas y legalizadas.
b. 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.

El Ayuntamiento incluirá entre las condiciones de las oportunas y preceptivas licencias urbanísticas las determinaciones oportunas para la gestión de los residuos peligrosos que puedan generarse.

De igual forma, se establece que los responsables o titulares de explotaciones o usos extractivos, en activo o no, están obligadas a rehabilitar el entorno degradado a consecuencia de su propia actividad.

En los terrenos con expectativas de pronta urbanización en los que se abandone la explotación agrícola, se establecerán medidas que eviten el acceso a vehículos (cercas, zanjas, etc,) a fin de evitar vertidos incontrolados de escombros y otros residuos.

El Plan prevé que en el plazo máximo de cuatro años, y como complemento de las Ordenanzas Municipales de Gestión de Residuos Urbanos y Saneamiento, el Ayuntamiento procederá a elaborar un Plan para la clausura, sellado y adecuación de los puntos de vertido de inertes existentes en el municipio. Este Plan contendrá, al menos, los siguientes objetivos y determinaciones:

a. Clausura, sellado y recuperación de vertederos irregulares existentes en suelo no urbanizable.

b. Limpieza y retirada de vertidos de los sectores de suelo urbanizable propuestos.

c. Separación selectiva de residuos y su retirada a los vertederos legalmente establecidos.

d. Control de la actividad constructiva en el término municipal, establecimiento de medidas de disciplina y de acotamiento de accesos para evitar vertidos ilegales.

Las Normas recogen otras medidas de protección ambiental:

1°. Para todos los suelos industriales se deberá garantizar la suficiente separación física de otras actividades o usos (residenciales, recreativas, equipamiento, etc.), para lo cual se resolverá la colindancia volcando hacia esos ámbitos la mayor proporción posible de los espacios libres locales correspondientes, a modo de franja arbolada interpuesta, a fin de que impidan molestias a las poblaciones cercanas o al desarrollo de otras actividades. Así mismo, se establecerá una zonificación interna en estos suelos acorde con la diferente capacidad de acogida de actividades en función de su incidencia ambiental, de manera que en localizaciones colindantes a suelo residencial se establezcan las actividades compatibles con la proximidad de las viviendas.

2°. Se fomentará, mediante su inclusión en los proyectos de urbanización, la creación y extensión de la red de agua procedentes de recursos no potables, previa autorización del organismo de cuenca, destinada al riego de zonas verdes, bocas contra incendios o limpieza pública, independiente de la red local de abastecimiento/suministro.

Por último también incorpora medidas de protección de la vegetación y el hábitat natural. Así por ejemplo conviene recordar las siguientes disposiciones:

a. En la reforestación en suelo no urbanizable, conforme a lo dispuesto en el Artículo 7.2.e de la Ley 8/2003 queda prohibido introducir y hacer proliferar ejemplares de especies, subespecies y razas silvestres alóctonas, híbridas o transgénicas.

b. Dado que las colonias de "cernícalo primilla" se ubican en edificios singulares, catalogados como bienes culturales, para el otorgamiento de cualquier licencia de obras en el complejo monumental Catedral-Giralda, Iglesia del Salvador e Iglesia de Montensión, las obras proyectadas se pondrán en conocimiento de la Delegación Provincial de Medio Ambiente. En caso de afección a la colonia será preceptiva la obtención de autorización por parte de dicha Delegación Provincial.

c. También se protegen los nidos de "cigüeña común" en las edificaciones o estructuras en las que se constate la presencia de nidos:

d. En caso de colonias de "avión común" y "vencejo común", y para actuaciones relacionadas con el mantenimiento de edificios sujetas a licencia urbanística, el Ayuntamiento condicionará la ejecución de las obras a la prohibición de eliminar los nidos en el período de reproducción, es decir, abril-agosto.

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

1.4 ESPECIAL CONSIDERACIÓN DE LA PROTECCIÓN DE CAUCES PÚBLICOS, DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE Y DE TERRENOS INUNDABLES.

Por lo que respecta a la protección de recursos hidrológicos, el Plan recuerda la prohibición de las obras, construcciones o actuaciones que puedan dificultar el curso de las aguas en los cauces de los ríos, arroyos, ramblas y barrancos, así como en los terrenos inundables durante las crecidas no ordinarias, sea cualquiera el régimen de propiedad y la clasificación de los terrenos. Se garantiza igualmente que en la tramitación de autorizaciones y concesiones, así como en los expedientes para la realización de obras, con cualquier finalidad que puedan afectar al dominio público hidráulico y sus zonas de protección, se exigirá la presentación de un Estudio de Impacto Ambiental en el que se justifique que no se producirán consecuencias que afecten adversamente a la calidad de las aguas o la seguridad de las poblaciones y aprovechamientos inferiores.

De igual forma se ha tenido presente las afecciones del dominio público hidráulico sobre márgenes de las riberas, y garantiza la zona de servidumbre de cinco metros de anchura, para uso público, así mismo condiciona el uso del suelo y las actividades que se desarrollen en la zona de policía.

De igual modo, y sin perjuicio de lo establecido en la legislación estatal de aguas y en los Planes Hidrológicos de cuenca, el Plan establece que la ordenación de las zonas de servidumbre y policía en zonas inundables está sujeta a una serie de limitaciones, siempre que no sean menos restrictivas que las establecidas en el artículo 14 del Decreto 189/2002, de 2 de julio, por el que se aprueba el Plan de Prevención de avenidas e inundaciones en cauces urbanos andaluces. En concreto:

a. En la zona de servidumbre no se permiten nuevas instalaciones o edificaciones, de carácter temporal o permanente, salvo por razones justificadas de interés público y siempre que se garantice su adecuada defensa frente al riesgo de inundación así como la ausencia de obstáculos al drenaje, todo ello sin perjuicio de la competencia estatal en la materia.

b. En la zona de policía en suelo no urbanizable no se permitirá su ocupación con edificaciones, admitiéndose únicamente las provisionales y las destinadas al esparcimiento de la población siempre que facilite el drenaje de las zonas inundables.

c. En suelo urbanizable, la localización de los espacios libres se situará en la zona de policía, y se establecerá la ordenación adecuada que facilite el acceso a la zona de servidumbre y cauce; de igual modo, se adoptarán las medidas en el proyecto de urbanización para que se mantenga o mejore la capacidad hidráulica, se facilite el drenaje de las zonas inundables y, en general, se reduzcan al máximo los daños provocados por las avenidas.

En todas las urbanizaciones previstas en el suelo urbano no consolidado que linden con zonas de cauces públicos, lagos o embalses, la zona de 20 metros de anchura, contada desde la línea de máxima avenida normal o desde la línea de cornisa natural del terreno, deberá destinarse a espacio libre.

Podrán ser objeto de establecimiento de servidumbre de uso público aquellos pasillos que, a través de urbanizaciones y predios particulares, se consideren necesarios para enlazar la zona de uso público de la orilla de los ríos, lagos o embalses, con las carreteras y caminos públicos más próximos.

Se reconoce igualmente que la ordenación de terrenos inundables sin perjuicio de lo establecido en los Planes Hidrológicos de cuenca y de las limitaciones de uso que establezca la Administración General del Estado en el ejercicio de la competencia atribuida por el artículo 11 del Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Aguas, estará sujeta a las siguientes limitaciones generales:

a. En los terrenos inundables de período de retorno de 50 años no se permitirá edificación o instalación alguna, temporal o permanente. Excepcionalmente, y por razones justificadas de interés público, se podrán autorizar instalaciones temporales.

b. En los terrenos inundables de períodos de retorno entre 50 y 100 años no se permitirá la instalación de industria pesada, contaminante según la legislación vigente o con riesgo inherente de accidentes graves. Además, en aquellos terrenos en los que el calado del agua sea superior a 0,5 metros tampoco se permitirá edificación o instalación alguna, temporal o permanente.

   Asimismo, en los terrenos inundables de 100 años de período de retorno y donde, además, la velocidad del agua para dicha avenida sea superior a 0,5 metros por segundo se prohibe la construcción de edificaciones, instalaciones, obras lineales o cualesquiera otras que constituyan un obstáculo significativo al flujo del agua. A tal efecto, se entiende como obstáculo significativo el que presenta un frente en sentido perpendicular a la corriente de más de 10 metros de anchura o cuando la relación anchura del obstáculo/anchura del cauce de avenida extraordinaria de 100 años de período de retorno es mayor a 0,2.

c. En los terrenos inundables de período de retorno entre 100 y 500 años no se permitirá las industrias contaminantes según la legislación vigente o con riesgo inherente de accidentes graves.

Las autorizaciones de uso que puedan otorgarse dentro de terrenos inundables estarán condicionadas a la previa ejecución de las medidas específicas de defensa contra las inundaciones que correspondieren.

Por ello, el Plan ha clasificado como suelo no urbanizable de especial protección a las zonas inundables del Municipio. En otros, casos, los suelos con riesgo de inundación son incorporados al Sistema General de Espacios Públicos, garantizando no sólo la prohibición de su edificación, sino su publicación, cuando cuentan además con capacidad para ser destinados a usos recreativos.

El Plan ha tenido, igualmente, presente la afección que deriva de la Ley de Costas al ser sensibles en ellos el efecto de las mareas. Por ello se reconoce la aplicación de las normas establecidas en la Ley 22/1988 de Costas sobre servidumbre de protección del dominio público marítimo-terrestre en una zona de 100 metros.

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

1.5. LA PROTECCIÓN DEL ACUÍFERO.

El Plan establece distintos criterios para procurar la protección del acuífero, así:

- Recuerda la prohibición de verter en pozos, inyectar o infiltrar en la zona de protección compuestos químicos, orgánicos o fecales, que por su toxicidad, concentración o cantidad, degraden o contaminen las condiciones del agua freática. De igual modo, quedan prohibidas las captaciones o aforos de agua freática no autorizadas por los organismos competentes y no se autorizarán usos o instalaciones que provoquen eluviación o filtración de materias nocivas, tóxicas, insalubres o peligrosas hacia el acuífero.

- Cuando el peligro potencial para el acuífero sea grande como es el caso de depósitos o almacenamientos de productos fitosanitarios, químicos o hidrocarburos, instalaciones ganaderas, balsas de decantación, lixiviados, etc., se exigirá un Estudio de Impacto Ambiental, en el que se contemple específicamente la hipótesis de pérdida de fluido.

- El Proyecto Técnico de la instalación justificará la imposibilidad de riesgo de contaminación del acuífero, e incluirá una medida de protección adicional a las que fueran exigibles por las normas técnicas específicas o por la buena construcción, que permita la recuperación del fluido en el caso de fuga.

- Se prohíbe a los establecimientos industriales que produzcan aguas residuales capaces, por su toxicidad o por su composición química y bacteriológica, de contaminar las aguas profundas o superficiales, el abastecimiento de pozos, zanjas, galerías, o cualquier dispositivo destinado a facilitar la absorción de dichas aguas por el terreno.

- La construcción de fosas sépticas para el saneamiento de viviendas permitidas en el suelo no urbanizable, sólo podrá ser autorizada cuando se den las suficientes garantías justificadas mediante estudio hidrogeológico o informe de la Administración competente, de que no suponen riesgo alguno para la calidad de las aguas superficiales o subterráneas.

- Para la obtención de autorización de nuevos vertederos de residuos sólidos es requisito imprescindible la justificación de su emplazamiento mediante los estudios oportunos que garanticen la no afección de los recursos hidrológicos

Para la preservación del sistema hidrológico, y sin perjuicio de las determinaciones que oportunamente establezca el organismo de cuenca, el planeamiento de desarrollo garantizará la suficiente capacidad de desagüe de cualquier escorrentía que afecte a terrenos a ordenar, por lo que se deberán adoptar las medidas constructivas precisas par garantizar la rápida evacuación de las aguas pluviales y evitar el encharcamiento de las zonas más deprimida, evitando, además, procesos de erosión y sedimentación. Las obras a proyectar no podrán agravar, desviar ni impedir la servidumbre de recepción de escorrentías en los predios inferiores.

Sin perjuicio de las consideraciones en la autorización del organismo de cuenca, se desaconseja el soterramiento de cauces públicos en tanto discurran en por sistemas generales, debiéndose someter al régimen de Informe Ambiental las posibles actuaciones sobre cauces públicos que impliquen algunas de las circunstancias aclaratorias expuestas en el Anexo del Reglamento de Informe Ambiental

2. LA PROTECCIÓN DE LOS RECURSOS PAISAJÍSTICOS.

2.1. EL PAISAJE UN RECURSO PARA LA ORDENACIÓN

La aparición de modelos de expansión urbana con altas tasas de ocupación espacial y poco respetuosas con los recursos visuales del entorno ha propiciado una degradación generalizada del territorio, lo que, paralelamente, ha generado fuertes presiones sobre aquellas áreas con mejores condiciones escénicas, en las que las citadas condiciones pasaban a convertirse en un apreciado recurso para la localización de nuevos desarrollos urbanos. Habitualmente, estas presiones se han materializado en ocupaciones más o menos planificadas que han propiciado la privatización de importantes recursos visuales, la desaparición o la desfiguración de las características que inicialmente otorgaban un cierta calidad paisajística a estas áreas y la retroalimentación de todo el proceso a través de nuevas presiones sobre las cada vez más escasas zonas sin alteraciones paisajísticas.

Es en estos entornos con un alto grado de conflictividad paisajística, en los que debe surgir con más fuerza la preocupación por la protección, recuperación y gestión de los recursos visuales, convertida en estrategia básica para la conservación de importantes valores naturales y patrimoniales, para la mejora de las condiciones de vida de los ciudadanos y para la creación de nuevas potencialidades en la atracción de actividades y recursos.

El reconocimiento de la degradación paisajística de las poblaciones y su entorno más o menos próximo, requiere la adopción de nuevos enfoques teóricos que respondan convenientemente a los problemas que genera el tratamiento de los recursos visuales de los actuales modelos urbanos. Por una parte, estos nuevos enfoques deben superar las concepciones excepcionalistas del paisaje, basadas únicamente en la protección de elementos o espacios sobresalientes y dar respuesta, también, a aquellas áreas sin evidentes singularidades paisajísticas o con notables conflictos visuales.

A su vez, esta consideración del paisaje en el conjunto del territorio urbano, genera la necesidad de desarrollar aproximaciones teóricas y prácticas diferenciadas para los distintos sectores urbanísticos o funcionales que puedan identificarse en un ámbito geográfico determinado. El papel de dichos sectores en la estructura territorial básica, su extensión y emplazamiento serán los encargados de dictar el tipo de procedimiento metodológico oportuno para llevar a cabo el análisis y la valoración paisajística (más genérico o más concreto), así como el objetivo prioritario de intervención en cada uno de estos sectores (protección, ordenación, gestión).

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

Finalmente, a la hora de establecer unos niveles mínimos de calidad paisajística para cada una de las áreas del territorio, objetivo último de este tipo de aproximación a los recursos escénicos de los entornos urbanos, se ha de tener presente la imposibilidad de aplicar unos criterios de valoración únicos para todas las áreas, ya que la diversidad de rasgos funcionales y formales distorsionaría los resultados del análisis, al equiparar las condiciones y características de ámbitos urbanos muy dispares en su génesis y en sus rasgos constructivos y urbanísticos. Las condiciones mínimas o las propuestas de actuación deberán fundamentarse, por tanto, en aquellos elementos o circunstancias que expliquen el carácter y el papel de cada sector en la estructura territorial básica.

La adopción de esta perspectiva integradora en el tratamiento de los recursos visuales constituye la respuesta más contundente a los problemas paisajísticos surgidos en el entorno de la ciudad actual.

A partir del reconocimiento inicial de las condiciones y problemas básicos que presenta el ámbito urbano de Sevilla y que se ha explicitado en la Memoria de Información, se establecieron en el Avance los grandes objetivos a abordar por medio del análisis paisajístico. Dichos objetivos intentarán contribuir al tratamiento integral de los recursos paisajísticos de la localidad, con vistas a su protección, ordenación y gestión, compatibilizando dicho tratamiento con el nuevo modelo territorial propuesto por el Plan General.

- Objetivos ligados a la protección y la revalorización de los recursos visuales:

- Identificación y adecuación las vistas más significativas
- Mejora de la accesibilidad a los espacios y elementos significativos del entorno urbano

En la práctica, estos objetivos están orientados a la determinación de las vistas singulares sobre y desde la ciudad central, así como las que se desarrollan sobre espacios ambiental y paisajísticamente significativos, para intentar establecer posteriormente miradores estáticos o recorridos paisajísticos que permitan su uso y disfrute colectivo.

- Objetivos ligados a la ordenación y gestión de los recursos visuales:

- Tratamiento paisajístico de las entradas y travesías urbanas
- Establecimiento de medidas para la configuración de las nuevas fachadas de la ciudad central
- Tratamiento de fachadas o bordes conflictivos
- Mejora de la imagen de conjunto de los espacios urbanos periféricos no consolidados
- Determinación de medidas para la mejora de los principales accesos a los espacios ribereños
- Concreción de criterios para el futuro desarrollo de los sectores

De igual modo, se analizaron aquellos ámbitos territoriales extensos o en los que resulta complejo el establecimiento de áreas homogéneas, y otros más concretos, referidos a espacios o elementos de gran significación escénica o de gran importancia en el esquema funcional y territorial de la ciudad.

2.2. ÁMBITOS ESTRATÉGICOS PARA LA CONFIGURACIÓN DE LA IMAGEN DE LA CIUDAD

- **Principales vías de acceso a Sevilla**

  - **Nacional IV Aeropuerto - Santa Justa**

    El acceso a la localidad por la autovía N-IV, en el trayecto que discurre desde el Aeropuerto hasta la estación de ferrocarril de Santa Justa, puede ser considerado como una de las entradas más cualificadas a la ciudad de Sevilla, desde un punto de vista paisajístico.

    En ella es posible constatar una marcada gradación en cuanto al carácter más o menos urbano de la vía en función de la distancia hasta el núcleo consolidado. Así, durante los primeros tramos del recorrido se aprecian espacios rurales cultivados comunes y los frentes urbanos conformados al este de la ciudad. A medida que el observador se aproxima al final de recorrido, los elementos del viario, donde es posible apreciar grandes tramos con plantaciones arbóreas a uno y otro lado de la vía, así como la existencia de plantaciones vegetales en las distintas medianeras, hacen patente el carácter más urbano de la infraestructura.

    Tanto las edificaciones residenciales como las fachadas productivas existentes resultan en su mayoría bien integradas y no presentan conflictos formales destacados. Los principales conflictos paisajísticos de la vía son de carácter puntual y hacen referencia a la localización de un cementerio de coches y un aparcamiento de caravanas situado en el tramo que discurre entre el Parque Alcosa y la Hacienda de la Gota de Leche que, dada la elevación de la carretera, resulta muy visible al espectador. Así mismo, hay que hacer especial referencia a la publicidad existente en este acceso, que resulta del todo excesiva, ya que en algunos casos llega a conformar un frente de carteles publicitarios que impiden la visión.

    Los principales hitos que pueden ser identificados en este acceso hacen referencia a las construcciones de las dos infraestructuras de transportes más importantes de la ciudad, el aeropuerto y la estación de Santa Justa, presentando ambos un alto grado de integración en el conjunto del ámbito.

    La mejora paisajística de esta entrada a la ciudad pasa principalmente por el control de los elementos publicitarios y la eliminación de los focos de contaminación visual antes mencionados.

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

- **A-92 Torreblanca - Ronda histórica**

El principal acceso a la ciudad desde el Este se realiza desde la autovía A-92. Esta entrada, fundamentalmente en los primeros tramos, desde la barriada de Torreblanca hasta las inmediaciones de Sevilla Este, se encuentra flanqueada por dos fachadas constituidas en las márgenes de la vía, formando un corredor visual que cierra las vistas del observador y marcan el límite visual de la carretera. En ambas fachadas conviven usos residenciales y productivos en edificaciones, en su mayoría de autoconstrucción, donde las distintas alturas y volúmenes, la gran variedad de colores -en algunos casos absolutamente estridentes-, la existencia de carteles publicitarios de dimensiones desorbitadas, superando en algunos casos el tamaño de la edificación en la que se sustenta,... etc, provocan una imagen de degradación y desorden visual considerables.

A estos conflictos identificados en las fachadas de la carretera, hay que unir el carácter no urbano que muestra la propia vía en gran parte de su recorrido, introduciendo elementos como una valla metálica separadora de carriles, una gran barrera de pilotes continuos entre las edificaciones y el viario, la ausencia de elementos vegetales,... etc, que en ningún caso contribuyen a mejorar la imagen de la carretera.

Este espacio, por tanto, requiere un tratamiento integral del viario y de los espacios libres adyacentes que recualifiquen la vía y potencien su papel como una de las principales entradas a la ciudad de Sevilla.

A medida que se avanza en esta entrada, se aprecian algunas medidas de mejora escénica del viario, fundamentalmente en los espacios libres correspondientes a Sevilla Este, aunque la vía mantiene el carácter no urbano en gran parte de su recorrido y la relación entre la infraestructura y los espacios adyacentes sigue marcada por la ausencia de una transición cualificada (barriadas de Jesús, María y José, santa Aurelia o La Candelaria).

No será hasta el último tramo del acceso, desde la ronda del Tamarguillo hasta la ronda histórica, cuando el viario muestre su carácter más urbano. Así, empezarán a ser más comunes los conflictos propios de las vías urbanas de la ciudad, destacando fundamentalmente la existencia de un gran número de elementos publicitarios situados en las fachadas de la vía y la ausencia de tratamiento vegetal en las medianeras y espacios intersticiales del viario que contribuirían a mejorar sensiblemente la imagen de este acceso. Es en este tramo donde se concentran los principales elementos visualmente destacados de esta entrada (Caños de Carmona, Templete de la Cruz del Campo, Fábrica de Cruzcampo), aunque hay que tener presente que su trascendencia y visibilidad se ciñe a los sectores en los que se localizan, no teniendo ninguno de ellos un carácter de hito metropolitano.

- **SE-411 Carretera de Utrera**

La carretera SE-411 se comporta como una entrada a Sevilla desde su discurso por el término municipal hasta la c/ Diego Martínez Barrios. En este acceso pueden identificarse fundamentalmente dos grandes tramos; el primero de ellos, que comprende el trayecto desde su entrada en el término hasta la ronda SE-30, muestra un carácter de transición entre los espacios urbanos de los núcleos nazarenos de Montequinto y Condequinto y la ciudad, permitiendo al observador, fundamentalmente en los espacios más elevados del trayecto, obtener vistas lejanas sobre los frentes urbanos y los espacios intersticiales existentes en el sector sureste de la localidad.

No supone un trayecto con características singulares si bien el cruce sobre el río Guadaira puede ser potenciado desde un punto de vista paisajístico, poniendo en valor los elementos significativos existentes (restos de molino) que contribuirán a mejorar la imagen del trayecto. En ausencia de otro elemento que focalice la visión y que se convierta en referente visual de la entrada, la Estación de Bomberos situada en el frente urbano del Polígono Sur, con una torre de dimensiones considerables y un color azul que destaca sobre el conjunto de edificaciones del borde urbano, se convierte en el principal elemento destacado de esta entrada.

El segundo de los tramos identificados asume un carácter plenamente urbano en su recorrido, estableciéndose dos fachadas, a uno y otro lado de la vía, con edificaciones en altura pero con amplios espacios libres entre ellas y la vía. La mayor singularidad del trayecto viene marcada por la abundancia de elementos vegetales situados tanto en los bordes del viario como en las medianeras existentes, que conforman verdaderas pantallas verdes como primera línea de fachada.

- **Nodo SE-30 - Camas**

Uno de los accesos a la localidad desde el Aljarafe se realiza a través del ramal norte de la ronda SE-30, finalizando su condición de entrada a la ciudad en la rotonda del Hospital de San Lázaro. Se trata en su conjunto de una entrada de gran calidad donde confluyen una serie de aspectos visuales de carácter general que contribuyen y potencian dicha calidad.

Uno de los aspectos más destacados y común en la práctica totalidad de los accesos a la ciudad desde el Aljarafe, es que durante gran parte del trayecto se muestra ante el espectador la ciudad de Sevilla en su conjunto, ya que la disposición de la carretera partiendo desde las colinas hacia el valle, favorece la obtención de vistas desde posiciones prominentes. Es en estas vistas de conjunto donde es posible apreciar la silueta de la localidad sus principales hitos.

Otro de los aspectos destacados desde un punto de vista paisajístico se basa en el paso sobre los cauces fluviales del valle, tanto del cauce vivo del río Guadalquivir como de la dársena, que actúan como verdaderos corredores visuales, permitiendo obtener vistas lejanas a uno y otro lado.

Finalmente, la existencia de un hito de tal magnitud y relevancia visual como el puente del Alamillo, que focaliza la imagen de la vía durante todo el trayecto, contribuye a imprimir una mayor singularidad escénica a esta entrada.

A medida que el viario se acerca más al núcleo urbano, es posible identificar otros hitos paisajísticos importantes, como es el caso del edificio de Torretriana, enmarcado en un espacio tan singular desde un punto de vista formal como es la isla de la Cartuja, o el Estadio Olímpico de la Cartuja que se muestra visible al espectador durante gran parte del recorrido.

Esta entrada a la ciudad, exceptuando algunos conflictos menores, como la existencia de torretas de luz muy visibles por sus dimensiones y por estar emplazadas en lugares muy próximos a la vía, así como la exhuberancia de algunos elementos vegetales en las inmediaciones de la fachada que muestra la Isla de la Cartuja y que impiden la visión comportándose como verdaderas pantallas vegetales, no presenta graves conflictos paisajísticos que menoscaben considerablemente la calidad del acceso.

- **Avenida Cristo de la Expiración - Autovía A-49**

Como ya se ha señalado, las aproximaciones a la ciudad que se realizan desde el Aljarafe, suelen conllevar una gran visibilidad del conjunto del núcleo urbano y de los espacios del valle del Guadalquivir, por el lógico descenso de altitud que se realiza desde el escarpe.

El acceso a la localidad desde la A-49 cumple perfectamente esta característica y en el desarrollo que realiza la infraestructura, se van mostrando al espectador, en un plano lejano, amplias vistas de la ciudad con una silueta urbana de Sevilla marcada por los hitos metropolitanos más sobresalientes: la Giralda, Torretriana, puente del Alamillo,... en primer plano y en una posición inferior respecto a la carretera, se aprecian algunos sectores del núcleo urbano de Camas.

El tramo que discurre sobre el cauce vivo del río Guadalquivir es el que presenta los mayores conflictos ambientales y visuales ya que es posible apreciar la existencia de un vertedero de grandes dimensiones, así como un conjunto de edificaciones de infravivienda realizadas con materiales de acarreo, localizados en las inmediaciones del río. Esta área, que resulta visible desde este acceso a la ciudad, ofrece inmejorables potencialidades paisajísticas ya que supone el único espacio del término municipal de Sevilla situado en la orilla del río más alejada de la ciudad y desde la que se obtienen significativas vistas de conjunto. Las medidas para recualificar este acceso pasan necesariamente por la limpieza y mejora de este espacio, claramente degradado, y por la regeneración de los espacios cercanos al curso fluvial que actualmente muestran un estado de abandono y degradación evidentes.

El uso de carteles publicitarios de grandes dimensiones, situados fundamentalmente en las curvas más pronunciadas de la carretera, cierran en algunos casos el campo visual del observador en su recorrido por este viario y consiguen restar significación a las vistas obtenidas.

- **Acceso desde San Juan de Aznalfarache - Tomares**

Las primeras vistas que se obtienen desde el acceso más suroccidental del Aljarafe muestran un escenario complejo y con un alto grado de desorden visual. Estos primeros tramos del viario, que discurren fuera del término municipal de Sevilla, recorren un área donde la profusa actividad constructiva y el alto número de infraestructuras a distintos niveles dificultan considerablemente la obtención de vistas de conjunto de la ciudad, tal y como ocurre desde otras vías de acceso desde el escarpe aljarafeño. No será, hasta haber superado estos kilómetros y situarse en el tramo que discurre sobre el río, cuando sea posible obtener una imagen menos caótica desde un punto de vista formal. Es entonces cuando, con el frente urbano que conforma el barrio de Los Remedios como telón de fondo, se puede apreciar una amplia extensión de cultivos de frutales pertenecientes al municipio de San Juan que contrasta con las otras grandes manchas de la escena, el azul de la lámina de agua del río y el color ocre de los terrenos baldíos de la orilla más próxima a Sevilla. Contribuye a la singularidad de esta escena la existencia del puente de hierro de San Juan de Aznalfarache.

El tramo más urbano de este acceso discurre por la avenida Juan Pablo II y el puente de las Delicias, en paralelo al recinto ferial de la ciudad. Este hecho, es decir, la existencia de un espacio de estas dimensiones que no posee ningún uso durante gran parte del año, localizado entre la fachada sur del barrio de Los Remedios y este acceso, favorecen el carácter no urbano de este tramo viario.

En el caso de que el uso actual de este recinto fuese trasladado a otro espacio de la ciudad, este lugar ofrece una gran oportunidad para recualificar la fachada que actualmente se ofrece a esta infraestructura. El final del acceso lo constituye un elemento de gran singularidad como es el puente de las Delicias, que en este último tramo se convierte en un importante elemento focalizador de la imagen.

- **N-IV Travesía de Bellavista**

El tradicional acceso a la ciudad desde el Sur se ha realizado durante décadas a través de esta entrada que atraviesa el núcleo urbano de Bellavista. Aunque la construcción de la nueva variante ha supuesto el desvío de gran parte del tráfico, aún puede considerarse este acceso como una de las principales entradas a la ciudad.

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

El primer tramo discurre atravesando el núcleo de Bellavista, que se desarrolla a uno y otro lado de la vía, estableciendo un corredor visual que sólo en contadas ocasiones (caso del Hospital de Valme) abre la visión hacia espacios más amplios. Esta configuración del espacio da lugar al establecimiento de dos frentes urbanos que en general vienen marcados, desde un punto de vista formal, por la existencia de una gran variedad de tipologías, volúmenes, alturas y colores en las edificaciones que lo conforman. Así, se suceden las edificaciones de autoconstrucción de 1 ó 2 plantas con desarrollos en altura de bloques de viviendas plurifamiliares, los usos residenciales con los de carácter productivo, distintos colores de fachada (azules, naranjas, rojos, amarillos, ocres,...), así como un gran número de conflictos de carácter formal que salpican ambas fachadas de manera continua (medianeras al descubierto y mal conservadas -en algunos casos sin enfoscar-, gran cantidad de antenas en azoteas, grandes carteles publicitarios,...). De igual manera, los escasos espacios libres existentes entre los frentes urbanos y la carretera, también se encuentran muy degradados y sin ningún tratamiento.

La mejora formal y visual de este trayecto requiere la consideración de la vía como una gran travesía o bulevar donde el tratamiento de los elementos del viario (medianeras, bordes, espacios libres adyacentes,..) potencie la consideración urbana del trayecto y a su vez recualifique estos frentes urbanos del núcleo.

Una vez superado el núcleo de Bellavista surgen en la escena dos elementos de gran significación visual: los cuarteles de Infantería y de Caballería, que se convierten en dos importantes referentes visuales del trayecto hacia el núcleo urbano de Sevilla. Hay que destacar, así mismo, como un elemento destacado por su visibilidad y sus dimensiones, el edificio situado en la avenida de la Palmera que consigue destacar en gran parte de las vistas que se obtienen desde el sector sur.

El carácter plenamente urbano de esta entrada vuelve a retomarse en la avenida de la Palmera, donde la gran calidad de las construcciones así como la de los espacios libres privados que las rodean, marcan el carácter singular del acceso.

Los principales problemas visuales de este tramo vienen dados por el elevado número de vehículos estacionados en él que, en muchos casos, invaden los espacios libres del viario.

- **A-4 Nueva variante de Bellavista**

La construcción de la nueva variante de Bellavista ha supuesto el establecimiento de una nueva entrada desde el Sur. Uno de los aspectos más relevantes de esta carretera, desde un punto de vista paisajístico, es la importancia que el puente del V Centenario posee como elemento focalizador de la imagen desde la totalidad del trayecto. La visión constante de este elemento, de gran significación como hito metropolitano, le confiere una cierta identidad a un acceso que no presenta otros elementos destacados de esta magnitud en su recorrido. Así, los espacios que son atravesados por esta infraestructura viaria, muestran imágenes poco significativas de grandes extensiones de terreno, ocupadas con usos agrícolas pero en su mayoría formando espacios abiertos sin un uso claramente definido y salpicados por elementos (torretas de luz, casetillas, edificaciones agropecuarias, pequeños focos de suciedad,...) que contribuyen a banalizar las vistas existentes. De telones de fondo a uno y otro lado del viario es posible identificar, por un lado, el frente urbano que conforma el núcleo de Bellavista, en cuyas inmediaciones destaca visualmente el Hospital Militar Vígil de Quiñones y en los tramos más próximos a la ciudad, el borde urbano del barrio de Los Bermejales y, por otro lado, algunas instalaciones y edificaciones propias de la actividad portuaria que se desarrolla en las proximidades de este acceso.

Los principales conflictos hacen referencia a algunas de las edificaciones que resultan muy visibles desde la vía y que no se integran en el paisaje, así como a los elementos dispersos por todo el ámbito que requerirían su eliminación o, en los casos en que fuese indispensable, su presencia con actuaciones que minimizaran su impacto haciéndolos menos visibles.

El segundo tramo de esta entrada discurre principalmente por la avenida de la Raza. Esta avenida muestra al observador dos fachadas urbanas muy heterogéneas en las que se pueden apreciar, por un lado algunas edificaciones fruto de actuaciones urbanísticas realizadas con motivo de la Exposición de 1929, las viviendas unifamiliares de ciudad jardín de la barriada de Heliópolis y los almacenes de depósito del muelle de Tablada y, por otro lado, las traseras de algunas instalaciones pertenecientes al campus universitario de Reina Mercedes y las de algunas edificaciones plurifamiliares en altura. La convivencia de estos elementos hace que se trate de una entrada a la ciudad poco convencional en la que las fachadas se muestran de espaldas al viario y donde los espacios libres, tanto públicos como privados, se encuentran escasamente cuidados y en algunos puntos claramente degradados.

- **N- 431 Sevilla - La Algaba**

Las entradas que se realizan desde el Norte ponen de relieve la complejidad territorial y paisajística que presentan estos espacios abiertos. Estos ámbitos, que poseen un marcado carácter rururbano, ofrecen al espectador imágenes muy complejas, donde se desarrollan actividades y usos de muy diversa índole.

El acceso que se realiza por la carretera N-431 desde su entrada en el término municipal de Sevilla hasta la rotonda del cementerio de San Fernando, refleja claramente estas circunstancias. Así, en el tramo menos urbano del recorrido, se suceden las explotaciones agrícolas comunes, las instalaciones de los distintos viveros ubicados en la zona, algunas viviendas de carácter rural, el encauzamiento del arroyo del Tamarguillo, las vías del ferrocarril,...

Esta convivencia de usos e infraestructuras no siempre se encuentra integrada armónicamente con el paisaje, apareciendo algunos conflictos de carácter visual. De esta manera, se aprecian una gran cantidad de carteles publicitarios y de identificación a uno y otro lado del viario, que publicita y señala las actividades relacionadas con los viveros, o la existencia de edificaciones ligadas a la actividad agropecuaria que no cumplen unos mínimos formales básicos

(instalaciones sin enfoscar, muy visibles desde la carretera, realizadas con materiales de acarreo,...), o el deterioro de algunos de los elementos que acompañan a las infraestructuras mencionadas (barandillas, vallas..).

Las características del viario, una carretera nacional de marcado carácter secundario y rural por sus propias dimensiones y por las condiciones del ámbito que recorre, no posee elementos que potencien sus condición de viario de conexión entre poblaciones agrícolas tradicionales.

Las medidas para mejorar visualmente las condiciones de esta entrada pasan fundamentalmente por eliminar los conflictos puntuales identificados (publicidad, chabolismo agropecuario,...) y potenciar los elementos que mayor identidad pueden conferirle al espacio (recuperar las haciendas tradicionales próximas, fomentar las vistas hacia el escarpe del Aljarafe impidiendo que se creen pantallas que lo oculten, puesta en valor del carácter rural del viario con pequeñas plantaciones arbóreas lineales en algunos tramos...).

A medida que se avanza y potenciado fundamentalmente por la elevación de la carretera para salvar las vías del ferrocarril, es posible apreciar la fachada norte de la ciudad que se conforma frente a la vía y que muestra un borde urbano continuo formado por edificaciones que no superan las cinco plantas y donde sólo destacan por su verticalidad en la silueta dibujada dos elementos: por un lado, la torre de la iglesia de san Jerónimo que le imprime una cierta singularidad al espacio, y, por otro, el bloque de viviendas que supera en varias plantas las edificaciones circundantes y que consigue interferir negativamente en la imagen que se obtiene de esta fachada. Así mismo, el puente del Alamillo, un poco más alejado de la entrada a la ciudad que estos dos elementos señalados, está presente como un hito visual destacado.

Destaca en este tramo urbano las instalaciones de la estación depuradora de aguas de San Jerónimo que, mostrándose muy visible al espectador, sin embargo poseen un alto grado de integración en el espacio.

- **C-433 Sevilla - Cazalla de la Sierra**

Los accesos que recorren las áreas regables del norte del término de Sevilla permiten obtener amplias vistas sobre extensiones de marcado carácter rururbano donde conviven diversos usos y actividades. La carretera C-433, en el tramo que discurre dentro del término hasta su confluencia con la ronda supernorte, es una clara muestra de ello.

Así, se suceden los espacios roturados de uso eminentemente agrícola con instalaciones agropecuarias mal integradas, los espacios baldíos sin un uso definido con basuras, algunas edificaciones de carácter industrial y de almacenamiento con exceso de elementos publicitarios y visibles desde la vía... que ofrecen una imagen desordenada y escasamente cualificada del paisaje de este ámbito. Además, los últimos metros del trayecto previo a la entrada en la zona plenamente urbana del recorrido, situados en una posición elevada por el puente que discurre sobre el ferrocarril, muestran al espectador un frente urbano con una clara ausencia de valores formales y escasamente definido.

Este acceso se comporta en algunos tramos del recorrido como una entrada trasera a la ciudad, requiriendo medidas que minimicen los impactos existentes y recualifiquen el acceso, otorgándoles la consideración de verdadera entrada.

El segundo tramo, que se extiende desde la ronda supernorte hasta la rotonda donde se ubica el hospital de San Lázaro, discurre por un espacio plenamente urbano donde destaca la fachada de la barriada de San Jerónimo, que conforma un frente continuo y paralelo al viario. En este frente es posible identificar elementos que resultan claramente conflictivos desde un punto de vista paisajístico y que contribuyen a fomentar la imagen degradada del acceso (acumulación de antenas privadas en las azoteas, deterioro de las fachadas, ausencia de tratamiento de espacios libres,...). El otro frente de la vía muestra al observador una fachada escasamente definida, compuesta por un grupo de viviendas de autoconstrucción especialmente degradadas y el frente industrial del polígono de San Jerónimo. La imagen de trasera de esta entrada se mantiene en todo su recorrido, siendo necesario para superar esta condición, tomar medidas de limpieza y recualificación del espacio, intentando minimizar los impactos y dotando a este acceso de elementos de calidad que singularicen el ámbito.

La imagen degradada, desaparece en el tramo que discurre paralelo al cementerio de San Fernando, donde el tratamiento vegetal de los espacios libres y la contemplación del hospital de San Lázaro, identificado como un hito destacado de este sector de la ciudad, contribuyen a mejorar sensiblemente las características de esta entrada viaria.

- **Fachadas urbanas significativas**

  - **Pino Montano - San Jerónimo**

Se trata de una fachada muy visible desde la ronda supernorte, con la que se relaciona de manera muy directa, al constituir su límite natural. Igualmente, en recorridos de aproximación, esta fachada es muy visible desde las actuales entradas septentrionales de la localidad (carretera de Brenes y carretera de Cazalla).

Esta fachada urbana está compuesta por tres sectores diferenciados:

1. El núcleo antiguo de Pino Montano: fachada estabilizada completamente por la ronda supernorte y compuesta por una serie de edificaciones en altura que conforman un frente homogéneo relativamente cercano al espectador. Los espacios entre el observador y las edificaciones no presentan medidas de recualificación, siendo utilizados para el estacionamiento de vehículos.

2. Nuevos desarrollos de Pino Montano: frente urbano en conformación y avance, caracterizado por edificaciones plurifamiliares de desarrollo más horizontal (bloques en manzana, bloques en ciudad jardín) y muy heterogéneas en sus características cromáticas, compartiendo características similares en volumetría y alturas.

3. Frente industrial y de servicios de San Jerónimo: frente complejo en el que se localizan instalaciones industriales antiguas (obsoletas y en proceso de sustitución) con naves y edificaciones más recientes. En el primer caso, se trata de un frente muy degradado relativamente alejado del espectador, lo que minimiza en cierta medida la presencia de las instalaciones fabriles y las construcciones de su entorno. En el segundo caso, las nuevas naves industriales, acompañadas en algunos tramos por edificaciones residenciales de reciente implantación, constituyen la expansión natural del núcleo de San Jerónimo y del polígono industrial.

Desde posiciones lejanas y medias, la fachada, en su conjunto, presenta un carácter nítido, matizado únicamente por las edificaciones difusas que se localizan al norte del muro de defensa actual. Excepción hecha del Puente del Alamillo, emplazado fuera de los sectores que conforman la fachada, no cuenta este frente urbano con hitos de carácter metropolitano. Desde algunos lugares destacan sin embargo la torre del centro de Televisión y el monumento a Cristóbal Colón, como elementos visualmente relevantes.

La presencia de importantes obras de ingeniería en sus inmediaciones (ronda supernorte, muro de defensa, encauzamiento del arroyo Tamarguillo) han configurado un borde o límite claro de avance para esta fachada, circunstancia que ha facilitado desde un punto de vista escénico la nitidez y el orden que la fachada presenta en la actualidad. El desarrollo urbanístico en forma de paquetes más o menos cerrados también ha contribuido al mantenimiento de las anteriores características.
La lógica actual de la fachada difiere según el sector considerado; mientras que en el sector de Pino Montano es de una absoluta estabilidad; en el de nuevo Pino Montano la dinámica es el avance hacia la ronda supernorte, donde alcanzaría el mismo estado de estabilidad que en el caso anterior; en el sector de San Jerónimo se observan las dos tendencias anteriores: sectores en los que existe espacio para el avance de la fachada y otros en los que prima la estabilidad.

En el futuro tratamiento de esta fachada deben tenerse en cuenta los siguientes criterios generales:

1. Mejorar el contacto entre el frente urbano y la ronda supernorte, para evitar la aparición de espacios banales o sin medidas de recualificación paisajística.

2. Establecer hitos visuales por medio de edificaciones que resalten formalmente del entorno, pero sin llegar a constituir elementos aislados o descontextualizados.

3. Tratar el contacto campo-ciudad por medio de intervenciones de revegetación que suavicen visualmente el frente urbano y permitan mantener la sensación de nitidez del borde.

Fachadas urbanas del río

La separación que establece la dársena del río genera un amplio corredor visual y define claramente dos frentes urbanos de gran nitidez a lo largo de sus orillas. Los usos y las características de las edificaciones que conforman los citados frentes originan situaciones diversas a lo largo de ambas orillas, existiendo tramos que albergan las fachadas más reconocidas y significativas de la localidad, mientras que otros aparecen peor definidos, con menos cualidades escénicas o con peor accesibilidad.

Los espacios libres ribereños, entre los que también existen grandes diferencias (paseos fluviales pertenecientes a diversas etapas, antiguas áreas portuarias abandonadas, avenidas de tráfico intenso, calles con tráfico rodado,...) son, junto a los diversos puentes, los principales puntos de observación. La presencia de determinados usos y construcciones (puerto, fábrica de tabaco, clubs privados, comisaría de policía, instalaciones hosteleras) impiden la realización de recorridos continuados a lo largo de los dos frentes, especialmente en los espacios más meridionales y en la ribera occidental.

Con independencia de sus valores patrimoniales o escénicos, los diversos frentes o tramos que componen estas fachadas interiores de la ciudad de Sevilla deben ser considerados como ámbitos estratégicos desde el punto de la ordenación y la gestión de los recursos escénicos.

Como tramos básicos de las fachadas fluviales urbanas se delimitan los siguientes:

Fachada occidental:
- Fachada Alamillo - Cartuja
- Fachada de Triana
- Fachada Los Remedios - Recinto Ferial

Fachada oriental:
- Fachada de San Jerónimo
- Fachada de Torneo
- Fachada del Arenal
- Fachada del Paseo de las Delicias

- **Fachada Alamillo - Cartuja**

Este tramo presenta dos sectores claramente diferenciados, aunque con un elemento que establece un cierto nexo entre ambos: la vegetación. Tanto en los sectores más relacionados con el parque empresarial de la Cartuja (tramo comprendido entre el puente del Cristo de la Expiración y el puente del Alamillo) como el frente fluvial del Parque Metropolitano la vegetación arbórea y arbustiva de la ribera constituye la primera línea de la fachada, generando un borde vegetal sólo roto en las inmediaciones de los puentes y por la presencia de algunas instalaciones (torre del Pabellón de la Navegación, Centro de Alto Rendimiento,...).

No obstante, el frente verde es más compacto y nítido en la zona del parque donde los árboles configuran un telón de fondo que oculta todos los elementos posteriores, mientras que en el tramo anterior, las edificaciones de la Exposición Universal y del Parque Tecnológico sobresalen por la vegetación, aunque sin desarrollar una fachada urbana unitaria y claramente definida. Debido a su origen, estas edificaciones presentan una gran singularidad desde el punto de vista escénico, apareciendo muchas de ellas como elementos visuales destacados que van pautando el frente fluvial. En algunos casos, como el monasterio de Santa María de las Cuevas, el edificio Torretriana, la Torre del Pabellón de la Navegación o el antiguo hotel Príncipe de Asturias, presentan rasgos formales que les señalan como hitos de la localidad.

- **Fachada de Triana**

Discurre esta fachada entre el puente del Cristo de la Expiración y el de San Telmo, con dos tramos diferenciados por el puente de Isabel II. Se trata de una fachada de enorme relevancia por sus valores formales y simbólicos, así como por la alta frecuentación de los puntos desde los que resulta visible (paseo Marqués del Contadero, paseo de Colón, Jardines de Chapina y los puentes anteriormente citados). Así mismo, posee un carácter plenamente urbano, donde las edificaciones conforman un frente continuado y compacto, separado del río únicamente por la calle Betis y por el Paseo Virgen de la O.

El primero de los tramos identificados, el conformado por la calle Betis, es el más singular de los dos señalados, tanto desde un punto de vista urbanístico como escénico. Constituye un frente urbano bien definido, estable y con una altísima homogeneidad formal, tanto en el modelo edificatorio como en las alturas, volúmenes y elementos ornamentales empleados en la edificación.

Los principales conflictos visuales que se identifican en este tramo hacen referencia al estado de suciedad y abandono que presentan los elementos construidos que conforman la margen del río en este sector, donde se unen las condiciones de deterioro debidas a la proximidad del agua, con las pintadas que en él se realizan y que resultan extremadamente visibles desde numerosos lugares. Así mismo, es posible encontrar en las inmediaciones del río pequeños focos de suciedad, con presencia de elementos de acarreo (chapas, vallas metálicas...).

No obstante, la principal circunstancia a considerar es la presencia de diversas edificaciones de escaso interés arquitectónico y patrimonial que interfieren la contemplación de la fachada urbana. La presencia de la Escuela de Remo, la Comisaría de Policía o las instalaciones hosteleras cercanas a la Plaza de Cuba, constituyen elementos irrelevantes en la conformación general de la imagen de la fachada y, en algunos casos, originan conflictos visuales relacionados con los usos publicitarios.

Por lo que respecta a los edificios que conforman la propia fachada, los mayores problemas paisajísticos vienen dados por la existencia de numerosas antenas de televisión.

En el segundo de los tramos identificados, el que discurre entre el puente de Isabel II y el del Cristo de la Expiración, destaca de manera sobresaliente el acondicionamiento formal que presentan los espacios más próximos al río (el Paseo Virgen de la O) que cualifican la fachada y favorecen las vistas hacia la otra orilla fluvial.

En relación con las edificaciones del frente urbano, hay que señalar que no conforman un frente tan nítido y regular como el anteriormente señalado, sino que por el contrario se caracterizan por la existencia de edificaciones de volúmenes y formas más diversas. Como principal hito visual de la fachada puede identificarse la Parroquia de la O, cuya torre sobresale entre las edificaciones.

Los conflictos formales más comunes de la fachada hacen referencia a la gran cantidad de medianeras que están al descubierto y que no tienen ningún tipo de tratamiento, así como a la existencia de pequeñas construcciones añadidas en las azoteas y que en algunos casos no presenta un nivel constructivo o de conservación suficiente.

- **Fachada Los Remedios - Recinto Ferial**

Finalmente se ha identificado como último tramo de la fachada fluvial el sector que discurre desde el puente de San Telmo hasta el recinto ferial ubicado en Los Remedios. Dicho tramo presenta un carácter mucho menos urbano que los anteriores siendo la vegetación de ribera, el elemento predominante en gran parte del recorrido.

En cuanto a las edificaciones de esta fachada, existen dos grandes tipos: por un lado, las instalaciones relacionadas con los clubs privados que se desarrollan en la orilla del río y que ocupan gran parte de este tramo y, por otro, las edificaciones situadas en una segunda línea de fachada que resultan muy visibles por sus dimensiones (en algunos casos con siete plantas). Estas últimas edificaciones no mantienen un continuo urbano sino que se sitúan fundamentalmente en las inmediaciones de la Plaza de Cuba y de Los Gordales, conformando fachadas de gran rotundidad pero sin excesivos valores formales.

Hay que destacar la localización de la Fábrica de Tabacos en este tramo de fachada fluvial y, aunque no resulta un edificio impactante desde un punto de vista escénico, no es un elemento que se encuentre íntimamente relacionado con el cauce fluvial ni singulariza un espacio con tantas potencialidades visuales como el río.

Las actuaciones que se desarrollen en este tramo del río deberán ir encaminadas a la puesta en valor de esta fachada que actualmente se desarrolla de espaldas al cauce, potenciando el uso y disfrute de un recorrido continuo del río. Al mismo tiempo, debe tenerse en cuenta la singularidad del espacio a la hora de permitir determinados usos o intervenciones en las edificaciones (rótulos publicitarios, antenas, sustitución de toldos,..).

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

- **Fachada de San Jerónimo**

Fachada fluvial correspondiente al tramo que discurre en la margen oriental de la dársena desde su cabecera, junto al parque de San Jerónimo, hasta el puente del Alamillo.

Debido a la actual conformación del parque del Alamillo, que no permite acercamientos ni recorridos lineales por la orilla, las imágenes de esta fachada desde la margen opuesta resultan bastante escasas. De tal forma, que el mejor punto de observación, excepción hecha del paseo que configura su frente fluvial, lo constituye el propio puente del Alamillo.

Se trata de una fachada muy mal definida en la que sus distintos sectores parecen no guardar ninguna relación entre ellos ni con el río a causa de algunos vacíos existentes, la presencia de instalaciones productivas abandonadas o la escasa capacidad para generar fachadas que presentan las edificaciones, surgidas a partir de procesos de autoconstrucción.

El establecimiento de nuevas edificaciones con cierta altura en los vacíos intersticiales o en sustitución de las construcciones más obsoletas o abandonadas permitiría la mejor definición del frente urbano.

Al mismo tiempo resulta oportuno recualificar el paseo fluvial entre el parque de San Jerónimo y el puente del Alamillo, mejorando la imagen de abandono que presenta en la actualidad.

- **Fachada de Torneo**

Fachada entre el puente del Alamillo y el puente de Triana, que presenta dos tramos perfectamente diferenciados.

El primero de ellos, un frente nítido, rotundo, continuo y de gran homogeneidad formal, en el que destaca la presencia de una serie de bloques lineales en paralelo al curso del río. La ausencia de conflictos significativos en las edificaciones, unida a un adecuado tratamiento de los espacios libres adyacentes dan lugar a una fachada de gran corrección escénica aunque sin elementos especialmente relevantes que se constituyan en hitos en el conjunto. Se completa la fachada en su sector más septentrional con bloques de viviendas en altura que completan su recorrido hasta desembocar en la ronda urbana norte. En general, la imagen de este subtramo de fachada pierde calidad con respecto al anterior, no sólo por la peor factura de las edificaciones sino también por la presencia de algunos espacios libres sin el adecuado tratamiento de integración paisajística.

El segundo tramo lo conforman fundamentalmente las edificaciones residenciales y de servicios (bares, discotecas, hoteles,...) que definen el frente del casco histórico a la ronda de Torneo. Constituye una fachada muy heterogénea en la que conviven viviendas unifamiliares del primer tercio del siglo XX con edificaciones recientes (surgidas a partir de la reordenación de todo el sector), con construcciones plurifamiliares de los años 60 y 70, así como naves reconvertidas con usos terciarios. En uno de sus puntos más frecuentados, la rotonda del puente de la Cartuja, se localiza el monasterio de San Clemente que en perspectivas cercanas se constituye en un hito escénico significativo.

El tratamiento de los espacios libres unifica en cierta medida la imagen de esta fachada en la que se observan pequeños conflictos paisajísticos: antenas, medianeras sin tratamiento de recualificación, estación de servicio mal integrada...

- **Fachada del Arenal**

A diferencia de la fachada conformada en la otra orilla, este frente urbano se emplaza a cierta distancia de la orilla, desarrollándose entre las construcciones y el cauce un amplio paseo fluvial y una vía de tráfico denso. Esta circunstancia supone que sean estos espacios intermedios y especialmente la vegetación existente en ellos, los elementos que conforman la primera línea de fachada, tras la que destacan las edificaciones más sobresalientes de este sector del centro histórico.

Los usos que se desarrollan en estos espacios intermedios, así como los que se emplazan en los embarcaderos situados en la orilla del río resultan muy visibles, presentando una gran capacidad para incidir negativamente en la conformación de su imagen. Así, las áreas utilizadas para el estacionamiento de vehículos privados, ocupando una parte significativa de los bajos del paseo Marqués de Contadero, constituyen un uso absolutamente inadecuado a tenor de la importancia escénica e histórica del lugar. Los elementos relacionados con las embarcaciones de recreo (taquillas, cartelería, publicidad, barandillas,...) inciden también negativamente en la imagen general de la fachada, al estar realizadas y colocadas sin criterios paisajísticos.

Esta fachada aglutina en distintos planos algunos de los hitos más significativos de la localidad: la Giralda, la Torre del Oro, la plaza de Toros, el teatro Maestranza o las naves del Barranco. Constituye por tanto una imagen absolutamente singular que requiere extremar las actuaciones, especialmente las relacionadas con los configuradores secundarios del paisaje urbano.

- **Fachada del Paseo de las Delicias**

Fachada dominada básicamente por la vegetación de los espacios libres que se localizan en el sector (paseo y jardines de las Delicias y parque de Maria Luisa), y por los muelles e instalaciones portuarias que conforman el primer frente de esta fachada.

Son precisamente estos espacios los que presentan una imagen paisajística más conflictiva, especialmente los pertenecientes al muelle de Las Delicias, debido al estado de abandono que presentan, contrastando con otros tramos del paseo fluvial con los que no mantiene continuidad debido a la presencia de cerramientos y a la ausencia de unas condiciones que permitan su apropiación por los ciudadanos.

Sobre este primer frente, en un plano más alejado se conforma una fachada vegetal, en fuerte contraste con la ausencia de elementos ornamentales en el área portuaria. Por encima de la vegetación sobresalen algunas edificaciones del entorno de la Palmera, que junto a su singularidad formal presentan un marcado carácter histórico e identitario. (Torres de la Plaza España, Costurero de la Reina, Instituto Murillo).

Desde determinadas perspectivas se puede considerar como un conflicto la utilización excesiva e indiscriminada de la avenida de Santiago Montoto como área de estacionamiento de autobuses turísticos, circunstancia que constata el carácter de trasera, más que de fachada, que actualmente presenta este espacio fluvial.

El sector que se desarrolla desde el puente de las Delicias hacia el Sur (muelle de Tablada), se encuentra ocupado por los tinglados y construcciones del muelle, que singularizan y focalizan significativamente la imagen de este subsector. La presencia de vegetación es menor que en el anterior tramo y sobre el frente portuario aparecen edificaciones con menor carga identitaria, destacando especialmente el edificio Elcano, que aparece como una gran mole descontextualizada, y algunas edificaciones del entorno de Reina Mercedes.

En general, cabría señalar como línea prioritaria de intervención en este tramo, la recualificación paisajística y puesta en uso como espacio destinado fundamentalmente al ocio de los ciudadanos. En este sentido, debería primarse el tratamiento ornamental de los espacios portuarios y el trazado de recorridos peatonales o cicloturísticos. Las construcciones temporales o definitivas previstas en estos sectores con el objeto de potenciar su uso público y recreativo deberían integrarse adecuadamente, evitando en la medida de lo posible la ocultación de los espacios arbolados o las edificaciones situadas en el segundo frente de la fachada.

Igualmente, los elementos representativos de las actividades portuarias (grúas, tinglados) deberían ser también incluidos en la futura ordenación de estos espacios.

Finalmente, cualquier actuación constructiva localizada en el entorno de la avenida Reina Mercedes o en el de la Raza, que pudiera tener incidencia sobre la configuración de la fachada deberá ser objeto de especial atención paisajística, con el fin de evitar la introducción de nuevas edificaciones discordantes o descontextualizadas en el conjunto de la fachada.

- **Fachada de Los Bermejales - Heliópolis**

Debido a la aún escasa vegetación que presenta el parque de Los Bermejales, la fachada que presenta este sector a la SE-30, a la travesía de Bellavista y a la nueva variante resulta especialmente visible. Dadas las características urbanísticas del sector, constituye una fachada nítida y perfectamente conformada, pero de carácter provisional. No existen hitos importantes que singularicen este frente aunque es posible identificar dos elementos destacados con los que se relaciona visualmente: el hospital Vigil de Quiñones y un edificio situado en la avenida de la Palmera, de grandes dimensiones que supera con creces las cinco plantas de media que posee la fachada. Este último edificio se convierte en uno de los principales conflictos

paisajísticos del frente urbano, ya que rompe la continuidad de la fachada, siendo especialmente visible y llamativa la publicidad que lo corona.

Desde el puente del V Centenario se tienen vistas oblicuas de la fachada de Heliópolis y de las edificaciones situadas en el entorno de la avenida de La Raza. Constituye un frente heterogéneo con edificaciones unifamiliares y plurifamiliares que se agrupan en distintos paquetes, sin definir un frente especialmente cohesionado o unitario.

La presencia de espacios libres (espacios sin uso definido, áreas deportivas, zona portuaria,...) contribuye notablemente a conformar esta imagen poco definida como frente urbano.

Resultaría oportuno rediseñar la imagen de las áreas destinadas a espacios libres o equipamientos, teniendo presente las vistas desde el puente y la SE-30, mejorando el contacto de los espacios verdes con los frentes urbanos actuales o previstos, incrementando la cobertura vegetal, eliminando en la medida de lo posible las torretas y el tendido eléctrico, recualificando los cerramientos de las instalaciones deportivas y estableciendo un perímetro de respeto paisajístico en torno al puente, en el que estén prohibidos o controlados los usos paisajísticamente más conflictivos.

- **Fachada Polígono Sur - Su Eminencia**

La presencia de importantes áreas destinadas a zonas verdes hace que esta fachada resulte visible desde la ronda SE-30, así como desde la entrada de la carretera de Utrera, que divide al frente urbano en dos sectores.

El primero de ellos, que lo forman las edificaciones del Polígono Sur, muestra un frente urbano consolidado con construcciones de gran envergadura que, en algunos casos, alcanzan las ocho plantas, hecho que favorece su visibilidad desde tramos lejanos del viario, principalmente desde el acceso de Utrera.

Este frente destaca fundamentalmente por encontrarse en un estado de deterioro y abandono considerable, siendo posible identificar numerosos conflictos, sobre todo desde perspectivas cercanas. Se trata de un espacio degradado donde existen numerosos focos de basuras y suciedad.

Como elemento visual más destacado de este sector hay que hacer referencia a la Estación de Bomberos del Polígono Sur, situada en el comienzo de la avenida de la Paz y que por sus dimensiones, por la existencia de una torre de gran altura y por tener un color diferenciado del resto, destaca ligeramente en el conjunto de la fachada.

El segundo sector es el frente urbano de Su Eminencia, visible desde la ronda SE-30. Esta fachada está formada por edificaciones urbanas plurifamiliares del entorno de la avenida de la Paz, las traseras de las naves del polígono de Hytasa y las construcciones de La Plata, Juan XXIII y Rochelambert. El carácter heterogéneo de estas áreas unido a la presencia de espacios

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

vacíos, originan un frente confuso, conformado por fachadas a distintas alturas, sin valores escénicos apreciables y sin medidas de recualificación paisajística en el contacto con la infraestructura viaria.

Las actuaciones que se desarrollen deberán estar orientadas a mejorar su imagen paisajística por medio de actuaciones de recualificación de los espacios libres y áreas ornamentales, mediante plantaciones que, por una parte, permitieran mejorar la imagen del sector y, por otro, el establecimiento de un borde urbano más nítido. Dada la escasa calidad y el estado de algunas de las construcciones, podría plantearse igualmente su progresiva sustitución por tipologías y construcciones más acordes con su localización y su accesibilidad visual. Esta circunstancia resultaría especialmente indicada en las edificaciones de La Plata más cercanas a la SE-30 y en las viviendas del Polígono Sur situadas en las inmediaciones de la avenida de Su Eminencia.

- **Fachada Sevilla Este - Parque Alcosa**

La fachada de la vertiente este de la ciudad, resulta especialmente visible desde una de las principales vías de entrada, la carretera N-IV desde Madrid. Así mismo, hay que añadir que el hecho de que en esta área se localice el aeropuerto, con las pistas y zonas de seguridad propias de dicha infraestructura, favorece la visión sobre el frente urbano, ya que la ausencia de edificaciones y la prohibición de que existan en esta zona hacen que la fachada se convierta en un borde urbano muy visible.

Esta fachada, principalmente conformada por las nuevas edificaciones del sector de Sevilla Este, constituye un frente urbano nítido y continuo de construcciones de gran altura, rondando en su gran mayoría las ocho plantas. El resto de la fachada la componen las edificaciones más periféricas del parque Alcosa, donde también es posible apreciar construcciones plurifamiliares de considerable altura. El hecho más destacable desde el punto de vista de los espacios libres existentes se centra en la diferencia entre aquellos que rodean las edificaciones de Sevilla Este, donde el uso de la vegetación en muchos casos abundante y el cuidado de los espacios libres privados otorgan una mayor calidad a la escena urbana, frente a los espacios situados en las inmediaciones del parque Alcosa, donde es posible apreciar pequeñas áreas intersticiales degradadas y sucias así como un abuso considerable de cartelería y elementos publicitarios, especialmente en el entorno de las instalaciones deportivas y en el pequeño enclave industrial y de servicios, localizados en su entorno.

- **Fachada occidental de La Cartuja - Los Remedios**

El frente urbano que se desarrolla en la vertiente occidental de la ciudad resulta uno de los más visibles, ya que la configuración topográfica favorece la visión desde gran parte de los núcleos que pueblan el Aljarafe. Es por tanto una fachada de carácter metropolitano, en la medida en que se obtienen de ella vistas desde la cornisa situada en la otra margen del río. Así mismo, las vías de entrada a la localidad desde el Aljarafe y los terrenos del Charco de la Pava también suponen importantes puntos de observación de la fachada. Cabe señalar en relación a los puntos de observación más cercanos, la notable incidencia visual del muro de defensa, que permite observar únicamente las plantas superiores de las edificaciones. Desde las vistas más lejanas, las edificaciones aparecen prácticamente en su totalidad y, dado el ángulo de visión, se relacionan visualmente con otros sectores de la ciudad, así como con los principales hitos paisajísticos metropolitanos.

En este frente urbano, se pueden identificar dos grandes sectores: el primero de ellos, está referido a la fachada que muestra la Isla de la Cartuja. Esta fachada, al igual que la que conforma la isla en su vertiente oriental, no está compuesta por un borde nítido y continuo sino por un conjunto de edificios singulares que sobresalen por encima de la vegetación arbórea del entorno de la Avenida Carlos III y se convierten en elementos visualmente destacados y, según las perspectivas, en hitos metropolitanos de la ciudad. De entre todos ellos destaca por sus dimensiones y por su singularidad el edificio Torretriana que se convierte así en el principal hito visual metropolitano del área. A pesar de su importancia escénica y a la cercanía de un recurso tan significativo como el cauce vivo del río, en la actualidad, este frente urbano no tiene ni la consideración ni el tratamiento digno de una fachada urbana. Antes bien, en algunos aspectos se comporta más como una trasera que como un ámbito singular. Así, los espacios que se sitúan entre la avenida Carlos III y el río muestran una imagen de degradación considerable por la presencia de elementos de mobiliario urbano utilizados en la Exposición Universal de 1992, un aparcamiento de camiones de grandes dimensiones, focos de contaminación y basuras. Por tanto, las medidas que se adopten para estos espacios deberán ir encaminada en primer lugar a la limpieza y recualificación del espacio y, en segundo lugar, a la puesta en valor de los mismos, atendiendo a su situación privilegiada.

El segundo de los tramos de esta fachada, el que discurre entre el puente Cristo de la Expiración y el Real de la Feria, lo componen una serie de edificaciones de gran envergadura que conforman un frente construido nítido aunque con pequeños huecos de menor altura que le confiere en algunos casos un carácter discontinuo. Dentro de este frente destaca como elemento visual por su altura y color la torre Mapfre que cierra la fachada en su límite más septentrional. Al igual que el caso del sector antes señalado, la fachada se sitúa a una distancia considerable del cauce del río, existiendo entre éste y el borde urbano el extenso espacio del Charco de la Pava. Este espacio, que actualmente presenta en su conjunto un estado bastante degradado, posee una gran potencialidad desde el punto de vista paisajístico

- **Fachada oriental de Bellavista**

El frente urbano que se desarrolla en la vertiente más oriental del núcleo de Bellavista puede ser observado desde la zona del Pítamo, así como desde la entrada por ferrocarril.

Las características urbanísticas propias del núcleo de Bellavista, marcadas en sus orígenes por procesos de autoconstrucción, quedan especialmente patentes en la fachada a la que se hace referencia. Así mismo, su condición de trasera, ya que los frentes urbanos son los que discurren paralelos a la travesía de entrada desde Cádiz, no ha favorecido la imagen de este borde urbano. Se trata por tanto de una fachada sin especiales valores en la que se suceden edificaciones de distintos volúmenes, alturas y colores que conforman un frente nítido gracias a la presencia del ferrocarril, que define perfectamente un borde de separación entre el núcleo de Bellavista y las áreas rurales y rururbanas adyacentes. La presencia del ferrocarril, además de incidir negativamente en la configuración escénica de la fachada (vallas, postes, cableado,...), genera notables dificultades para la recualificación al restringir notablemente el espacio útil para las actuaciones de mejora.

Desde algunas perspectivas, la fachada urbana se amplia e incluye los terrenos de Uralita, así como las construcciones militares del entorno del Guadaira. Debe valorarse el contacto visual de este nuevo paquete edificatorio con las construcciones de Bellavista, suavizando el posible contraste de alturas que se generará entre ambos. Estas perspectivas, obtenidas desde el Pítamo, presentan espacios rururbanos muy degradados con construcciones agropecuarias, vallados ruinosos, cementerio de coches, algunas instalaciones deportivas sin excesiva integración paisajística.

Los principales conflictos paisajísticos hacen referencia a la existencia de elementos muy visibles, como antenas, toldos, que contribuyen a mostrar una imagen banal y poco cualificada de la fachada.

A pesar de que en la actualidad no puede ser considerada una fachada de primer orden en el conjunto de la ciudad, su relación visual con la entrada ferroviaria, así como el posible desarrollo urbanístico de la zona del Pítamo justifican un tratamiento de mejora escénica para su conjunto.

- **Fachada occidental de Bellavista**

La fachada occidental del núcleo urbano de Bellavista puede ser apreciada cuando se accede a la ciudad desde la variante de Cádiz. Resulta también visible desde las inmediaciones del Guadaira. Se trata de una fachada compleja y muy diversa en la que se aglutinan edificaciones plurifamiliares en altura, traseras de naves industriales, edificaciones exentas albergando usos agrícola-educativos, instalaciones deportivas y pertenecientes a las fuerzas de seguridad nacional, dos silos y la gran mole del hospital de Valme. Las edificaciones residenciales, las naves y el hospital se disponen en un frente principal, en las áreas más alejadas de la variante de Bellavista, mientras que las restantes construcciones se disponen en distintos planos más próximos al espectador, localizándose en espacios dominados por los usos agrícolas y las plantaciones arbóreas y hortícolas.

Estas áreas, junto a la vegetación que ha colonizado el cauce del Guadaira y las construcciones tradicionales que conforman el complejo educativo del cortijo de El Cuarto, son los elementos más significativos desde un punto de vista paisajístico. Una posible expansión de esta fachada, con la consiguiente aproximación del núcleo de Bellavista al entorno del Guadaira, debería hacerse desde el respeto a estas preexistencias paisajísticas, por lo que en la medida de lo posible debería favorecerse el mantenimiento de algunos espacios destinados a huertas o zonas ajardinadas, en el espacio que actualmente ocupan las plantaciones. Igualmente, el acceso físico y visual al río constituye una prioridad, siendo imprescindible el establecimiento y adecuación paisajística recreativa de una banda suficientemente extensa en la margen del encauzamiento. Del mismo modo, el mantenimiento de la visibilidad de los cortijos del sector ha de ser contemplada en una posible ordenación del sector, asegurando su condición de hito visual de la fachada.

- **Principales hitos de la ciudad**

  - **Hitos de la ciudad con carácter metropolitano**

    Existen en la ciudad un conjunto de hitos paisajísticos que poseen un marcado carácter metropolitano, en la medida en que pueden ser apreciados desde numerosos puntos de la ciudad, así como desde gran parte de los municipios que conforman el entono metropolitano de Sevilla. Junto a esta característica esencial de su elevada visibilidad, estos hitos gozan además de algún tipo de reconocimiento social por sus valores patrimoniales o por constituir referentes de un periodo o evento significativo: La Giralda, el puente del Alamillo, el puente del V Centenario, el edificio Torretriana y las torres de la Plaza de España.

    Estos hitos paisajísticos se encuentran situados en su mayoría en los espacios más occidentales del núcleo urbano consolidado y forman parte importante de la silueta de la ciudad, principalmente desde las vistas de conjunto que se obtienen desde el escarpe del Aljarafe, estando muchos de ellos presente en los recorridos de acceso a la ciudad.

  - **Principales hitos paisajísticos patrimoniales**

    Dado el carácter monumental de la ciudad, se identifican en ella una serie de elementos patrimoniales, que además de contar con una declaración como bienes de interés cultural, presentan rasgos formales que los convierten en focos de atención o referentes visuales de determinados sectores o perspectivas urbanas.

    Aunque existen algunos con localizaciones más periféricas, la mayoría de estos hitos paisajísticos y patrimoniales se localizan en el centro histórico. Se han identificado como principales hitos, dentro de esta categoría, los siguientes: Ayuntamiento de Sevilla, Palacio de San Telmo, Hospital de San Lázaro, Antigua Fábrica de Tabacos, Estación Plaza de Armas, Archivo de Indias, Puente de Isabel II, Plaza de Toros, Reales Alcázares y Jardines, Murallas de la Macarena, Torre del Oro, Palacio Arzobispal, Cartuja de Santa María de las Cuevas, Iglesia del Salvador, Iglesia de San Luis, Iglesia de la Magdalena, Iglesia de Santa Catalina, Templete de la Cruz del Campo, Torre de la Hacienda de Miraflores, Iglesia de Santa Ana de Triana, Hospital de la Sangre - Parlamento, Antigua Universidad Literaria - Iglesia de la Anunciación y ex-convento de Los Remedios.

    Los criterios generales que deben establecerse en relación con estos hitos paisajísticos y patrimoniales son:

    a. Establecer un perímetro de protección visual que favorezca y potencie su contemplación, desde las perspectivas cercanas y medias.

    b. Evitar la implantación en dichos perímetros de usos que puedan ocultar o desfigurar su imagen.

  - **Otros hitos paisajísticos destacados**

    Los hitos incluidos dentro de esta categoría también poseen capacidad para focalizar o singularizar determinados sectores de la ciudad, sin bien no alcanzan los valores patrimoniales o el reconocimiento social de los anteriores.

    Se han identificado como hitos pertenecientes a esta categoría los siguientes: Torre de Los Perdigones, Antiguo Mercado de la Pescadería del Barranco, Caños de Carmona, Teatro Lope de Vega y Casino de la Exposición, Cortijo de la Gota de Leche, Tinglados del Muelle, Estación de Ferrocarril de Santa Justa, Aeropuerto de Sevilla, Palacio de Congresos de Sevilla, Fábrica de la Cruz del Campo, Torre del Pabellón de la Navegación de la Cartuja, Puente de la Barqueta, Puente Cristo de la Expiración, Teatro de la Maestranza, Huevo de Colón, Estadio de la Cartuja, Antiguo Matadero.

    Gran parte de los elementos aquí recogidos se encuentran situados en espacios periféricos de la ciudad, donde la escasa presencia de elementos destacados también favorece su consideración como elementos singulares.

    Las medidas que se tomen para mantener la consideración paisajística de estos elementos, son:

    a. Favorecer la consideración de estos elementos como hitos de grandes sectores de la ciudad, potenciando y manteniendo las condiciones de visibilidad sobre ellos, principalmente desde las vías de acceso a la localidad.

    b. Acondicionar y mantener los espacios libres que rodean gran parte de estos hitos, favoreciendo su condición de elementos singulares.

- **Elementos urbanos visualmente destacados**

Finalmente, se han recogido en una última categoría, aquellos elementos urbanos que, pese a no contar con valores patrimoniales, destacan del conjunto de construcciones que le rodean por sus dimensiones. Estas edificaciones, que en su práctica totalidad, han sido construidas en la segunda mitad del siglo XX, suelen ser fácilmente identificadas en los distintos sectores de la localidad, contribuyendo en muchos casos a una mejor orientación.

Los principales elementos identificados en esta categoría son: Hotel Los Lebreros, Hospital Virgen del Rocío, Hospital Virgen de Valme, Hospital Virgen Macarena, Estadio Manuel Ruiz de Lopera, Edificio Renta Sevilla, Edificio Elcano, Fábrica de Tabacos, Torres de la Buhaira, Edificio Mafre, Torre de los Remedios, Hospital Militar Vigil de Quiñones, Edificio de la Avenida de la Palmera, Estación de Bomberos Polígono Sur, Cuartel de Artillería, Cuartel de Infantería.

Para estas edificaciones, se han de establecer medidas que regulen los usos que en ellas se desarrollen (publicidad, antenas,...) ya que se trata de elementos muy visibles dentro de la ciudad.

2.3 LA INCORPORACIÓN DEL PAISAJE A LAS NORMAS

Para el tratamiento de los recursos paisajísticos del Municipio de Sevilla, desarrollado en el contexto de la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Sevilla, se prevé la redacción de unas Ordenanzas de Paisaje Urbano, estableciendo el Plan los criterios que deben informar la redacción de las mismas, y sin perjuicio de establecer normas de aplicación directa, tanto en lo que respecta a la adaptación general de las edificaciones al entorno en el que se sitúan, como normas de preservación del paisaje urbano en las zonas con mayor valor.

Se reconoce que la defensa de la imagen urbana y el fomento de su valoración y mejora, tanto en lo que se refiere a los edificios, en conjuntos o individualizadamente, como a las áreas no edificadas, corresponde al Ayuntamiento, por lo que, cualquier actuación que pudiera afectar a la percepción de la ciudad deberá ajustarse a lo establecido en el Plan así como a las Ordenanzas de Paisaje Urbano.

En definitiva, la defensa del paisaje urbano debe condicionar la implantación de las edificaciones y de los usos.

En lo que respecta a las normas de aplicación directa, interesa destacar las siguientes prescripciones incluidas en las normas:

- Las nuevas construcciones y alteraciones de las existentes deberán adecuarse en su diseño y composición con el ambiente urbano en el que estuvieren situadas. En los supuestos en que la singularidad de la solución formal o el tamaño de la actuación así lo aconsejen, podrá abrirse un período de participación ciudadana para conocer la opinión tanto de la población de la zona como de especialistas de reconocido prestigio.

- En los lugares de paisaje abierto y natural o en las perspectivas que ofrezcan los conjuntos urbanos de características histórico-artísticas, típicos o tradicionales, y en las inmediaciones de las carreteras y caminos de trayecto pintoresco, no se permitirá que la situación, masa, altura de los edificios, muros y cierres, o la instalación de otros elementos, limite el campo visual para contemplar las bellezas naturales, rompa la armonía del paisaje o desfigure la perspectiva propia del mismo.

- En todo el ámbito del suelo clasificado como urbano y urbanizable se prohiben todo tipo de instalaciones aéreas de suministro de servicios públicos. La nueva instalación y la sustitución o ampliación de redes de servicios, se efectuará siempre mediante canalización subterránea. Esto afecta, en particular, a las redes de energía eléctrica y de telecomunicación, aunque sean de baja, media y alta tensión o de servicio supramunicipal.

- En suelo no urbanizable se prohíbe la publicidad exterior, salvo los carteles informativos, de conformidad con la vigente legislación.

- En el ámbito del suelo urbano se prohíbe la manifestación de la actividad publicitaria, salvo en aquellos espacios debidamente acondicionados y autorizados por la Administración. Se

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

admitirán los anuncios comerciales en los propios locales promocionados, que deberán adaptarse al ambiente en cuanto a tamaño, diseño y materiales.

- La implantación de usos o actividades que por sus características puedan generar un importante impacto paisajístico tales como canteras, desmontes, etc., deberá realizarse de manera que se minimice su impacto negativo sobre el paisaje, debiéndose justificar expresamente este extremo en las correspondientes solicitudes de licencia, así como en los planes de restauración.

Además se establece en las Normas que para la atenuación de los impactos negativos se tendrán en cuenta las siguientes prescripciones:

a. En los edificios que contengan elementos que no se integren en el medio en que se insertan, la concesión de licencia de obras quedará condicionada a la realización de las obras que eliminen o atenúen los impactos negativos que contengan.

b. La obligatoriedad de realizar las obras referidas en el número anterior se exigirá cuando las obras solicitadas sean de reestructuración o cuando sean de igual naturaleza que las necesarias para eliminar los referidos impactos negativos.

De igual modo, se determina que las obras de nueva edificación deberán proyectarse tomando en consideración la topografía del terreno, la vegetación existente, la posición del terreno respecto a cornisas, hitos u otros elementos visuales, el impacto visual de la construcción proyectada sobre el medio que la rodea y el perfil de la zona, su incidencia en términos de soleamiento y ventilación de las construcciones de las fincas colindantes y, en vía pública, su relación con ésta, la adecuación de la solución formal a la tipología y materiales del área, y demás parámetros definidores de su integración en el medio urbano.

Es importante destacar igualmente, la exigencia de que los Planes Parciales, Planes Especiales o Estudios de Detalle, demuestren, la consecución de unidades coherentes en el aspecto formal, mediante los correspondientes estudios del impacto.

Se establece una protección del Paisaje Urbano en los espacios que conforman las principales fachadas urbanas y el entorno de los accesos y principales viarios estructurantes del municipio comprende las principales fachadas urbanas la primera línea de construcciones que conformen los frentes o bordes urbanos en relación con los siguientes elementos de la estructura territorial de la ciudad:

- La dársena del Guadalquivir.
- Los espacios libres correspondientes a los parques urbanos y metropolitanos.
- Los terrenos clasificados como no urbanizables.

Por su parte conformarán el entorno de los accesos y principales estructurantes viarios del municipio, todas aquellas edificaciones que se localicen total o parcialmente en una banda de 50 metros definidas a partir la arista externa de las siguientes infraestructuras viarias:

- El Viario Principal Metropolitano.
- El Viario Principal Urbano.
- La red ferroviaria o correspondiente al metro que discurra en superficie dentro del término municipal de Sevilla.

Para promover la adecuada gestión de los recursos paisajísticos del municipio se establecen las siguientes determinaciones particulares en relación con estos ámbitos:

Los espacios públicos de estos sectores constituyen ámbitos preferentes para la realización de normas de uso y ocupación de los espacios libres, en las que se prevean entre otras circunstancias la ubicación, superficie, volumen y características técnicas y estéticas de los distintos usos e instalaciones que se emplacen en las vías públicas.

El trazado de nuevas infraestructuras viarias, así como la ampliación o mejora de las existentes, deberá prever el soterramiento de los tendidos de transporte de energía que discurran en las bandas que conformen el entorno viario de las entradas y estructurantes a la localidad. Así mismo, los trazados de los tendidos aéreos de alta tensión que discurran en paralelo a las principales fachadas urbanas constituirán objeto de actuación preferente para proyectos de soterramiento o integración paisajística.

Se dictamina, en lo que respecta a los espacios públicos incluidos en las fachadas urbanas y el entorno viario de los accesos y estructurantes que deben constituir ámbitos de actuación preferente para:

- La recualificación paisajística de los entornos viarios por medio de plantaciones ornamentales que favorezcan la singularización de estos espacios.

- La integración y mejora paisajística de los espacios libres de parcelas en las que se desarrollen actividades productivas, comerciales o destinadas al estacionamiento de vehículos, al almacenamiento de productos o materiales y la carga o descarga de productos.

Será obligatoria la inclusión en los proyectos de edificación que afecten a las parcelas incluidas en las fachadas y en los entornos de los accesos y estructurantes viarios la ordenación y adecuación paisajística de los espacios libres de dichas parcelas con independencia de los usos a los que estuvieran dedicadas. La citada adecuación paisajística deberá favorecer la integración de los espacios, construcciones y elementos admisibles en los espacios libres de parcela.

En relación con las construcciones que integran las fachadas y el entorno de los accesos y estructurantes principales se consideran ámbitos de actuación preferente para:

- La conservación y mejora de las condiciones escénicas de las construcciones.
- La integración de medianeras consolidadas.
- La integración de instalaciones de acondicionamiento de aire existentes.
- La reordenación de los elementos de protección de huecos de fachada (toldos, principalmente) y de los usos identificativos.

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

En gran medida, para el desarrollo de estas Normas se prevé la redacción de unas Ordenanzas de Paisaje Urbano.

El condicionamiento podrá estar referido al uso, las dimensiones del edificio, las características de las fachadas, de las cubiertas, de los huecos, la composición, los materiales empleados y el modo en que se utilicen, su calidad o su color, la vegetación, en sus especies y su porte y, en general, a cualquier elemento que configure la imagen de la ciudad. Para ello se establecen unos criterios directores que deben informar su redacción:

- A efectos de protección y gestión del paisaje, poseen la consideración de configuradores principales del paisaje urbano aquellos elementos y espacios de la ciudad de Sevilla que tienen la capacidad de delimitar y caracterizar los distintos ámbitos escénicos del municipio, incidiendo su nivel de calidad y estado de conservación, de manera muy significativa, en la imagen de conjunto de la ciudad y en la apreciación que de ella se hace desde los distintos recorridos y perspectivas existentes.

- Los configuradores principales se clasifican en las siguientes categorías básicas:

    a. Espacios libres públicos: Se incluyen dentro de esta categoría, por un lado, los espacios que conforman el viario de la ciudad. Por otro lado, se integran también dentro de esta categoría las distintas áreas estanciales y espacios verdes existentes en la localidad, tales como plazas, jardines, paseos, zonas ajardinadas, parques urbanos y metropolitanos.

    b. Edificaciones.

- De igual modo con el objeto de potenciar la calidad visual de los espacios libres públicos del término municipal de Sevilla, los proyectos encargados de su formalización o remodelación, deberán diseñarse y ejecutarse a partir de los siguientes de criterios escénicos generales establecidos en el Plan.

- En la calificación paisajística de los usos del espacio público se distinguen las siguientes categorías:

    a. Usos naturales del paisaje.
    b. Usos naturales sujetos a especiales medidas de integración paisajística.
    c. Usos excepcionales del paisaje.

3. PROTECCIÓN DE LOS BIENES DEMANIALES EN EL PLANEAMIENTO

De forma general se reconoce que todos los terrenos colindantes con los bienes de dominio público estarán sujetos a las limitaciones de uso que establecen las correspondientes legislaciones sectoriales, sin perjuicio de las normas establecidas en el Plan.

La regulación relativa a las servidumbres de protección a los bienes demaniales y a los servicios públicos es una limitación al uso de los predios que prevalece, en los términos establecidos en cada regulación sectorial, sobre las condiciones establecidas en la normativa de zona.

Así mismo, los Planes Parciales a desarrollar contendrán los estudios paisajísticos de detalle que permitan evaluar las alternativas consideradas y la incidencia paisajística de las actividades urbanísticas a desarrollar.

3.1 PROTECCIÓN DE LAS VÍAS PECUARIAS Y CAMINOS RURALES

Se reconoce que las vías pecuarias y caminos rurales son bienes de dominio público destinados principalmente al tránsito del ganado y comunicaciones agrarias.

Las vías pecuarias existentes y propuestas en el término municipal de Sevilla, vienen recogidas en el plano de ordenación general. El Sistema Víapecuario. Propuesta.y es complementado en el Anexo II. Sistema Viapecuario en el Estudio de Impacto Medio Ambiental que contiene de forma pormenorizada las alternativas proyectadas. Cuando una vía pecuaria se incorpora al suelo urbano o urbanizable se prevé la aportación de terrenos del trazado alternativo que la sustituya.

Para el Plan General, las vías pecuarias tienen la categoría de suelo no urbanizable de especial protección por legislación específica, de carácter integral y, además, la calificación de Sistemas Generales de Espacios Libres en esta clase de suelo.

La regulación establecida para las vías pecuarias es la siguiente, conforme a la legislación sectorial:

- Los usos de las Vías Pecuarias vienen a dar respuesta a los fines establecidos en el artículo 4 del Reglamento de Vías Pecuarias de Andalucía especialmente el fomento de la biodiversidad, el intercambio genético de las especies faunísticas y florísticas y la movilidad territorial de la vida salvaje. Son usos autorizables los usos tradicionales de carácter agrícola compatibles con el transito ganadero y las funciones ambientales de las Vías Pecuarias.

- De igual modo, son compatibles también las plantaciones forestales lineales, cortavientos u ornamentales, así como la conservación de las masas vegetales autóctonas ya sean de porte arbóreo, arbustivo o natural, siempre que permitan el normal tránsito de los ganados. Cuando el desarrollo de estos usos constituya una actividad colectiva u organizada, requerirá previa autorización del Delegado Provincial de la Consejería de Medio Ambiente.

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

- Con independencia de las condiciones establecidas en la correspondiente autorización, la Administración podrá establecer determinadas restricciones temporales para estos usos, en garantía de la defensa de los valores ambientales de la vía pecuaria o de cualesquiera otros que tenga la obligación de preservar.

- Se reconoce igualmente que la Consejería de Medio Ambiente podrá autorizar o conceder, en su caso, ocupaciones de carácter temporal, por razones de interés público y, excepcionalmente de forma motivada, por razones de interés particular, siempre que tales ocupaciones no alteren el tránsito ganadero, ni impidan los demás usos compatibles y complementarios con aquel.

- Los equipamientos que se proyecten sobre la red de Vías Pecuarias para fomentar el de uso público de las mismas se localizarán preferentemente en los abrevaderos-descansaderos existentes y propuestos, excepto en aquellos ubicados en terrenos de especial interés ecológico en los que se prohíben.

- Las ocupaciones temporales estarán sujetas a la obtención de licencia urbanística sin que en ningún caso originen derecho alguno en cuanto a la ocupación de las vías. Es requisito imprescindible el informe favorable del organismo competente.

- La obtención de los terrenos afectados por la modificación de trazados de vías pecuarias previstos en el presente Plan se podrán llevar a cabo por las reglas establecidas en el artículo 38 del Decreto 155/1998, de 21 de Julio y por cualquiera de los mecanismos previstos en la legislación urbanística para los sistemas generales o las actuaciones singulares.

Además, el Plan establece una protección de los caminos rurales disponiendo la separación de las edificaciones y vallados a los mismos:

a. Separación de vallados al límite de la vía: 5 metros.
b Separación de edificaciones al límite de los viarios: 20 metros.

4 LA SERVIDUMBRE ACÚSTICA DEL AEROPUERTO Y SUS AFECCIONES SOBRE LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA

El Nuevo Plan General en el Sector de Suelo Urbanizable de Aeropuerto Viejo (SUS-DMN-04) ha establecido que la ordenación detallada tratará de posibilitar que en la zona afectada por la huella del ruido del aeropuerto, que se fija en 55 db, las edificaciones residenciales existentes puedan ser reconocidas por el Plan Parcial, y en este sentido podrá habilitar un régimen de conservación de estas edificaciones con la obligatoriedad de incorporar medidas correctoras que minimicen el impacto sonoro. Dichas medidas deberán ser convalidas por el órgano ambiental competente. En cualquier caso, en el desarrollo posterior y en los proyectos de edificación en este ámbito se cumplirá el Decreto 326/2003.

En este sentido hay que recordar que el informe de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento de fecha 15 de octubre de 2004 emitido al documento de aprobación inicial de este Plan General, mantiene una postura más exigente en lo relativo a las servidumbres acústicas del aeropuerto, y los ámbitos afectados por la "huella de ruido conforme a las previsiones del Plan Director del Aeropuerto.

No obstante lo anterior, hay que aclarar que la función del Plan Director es conforme al art.166 de la Ley 13/1996, la delimitación de la zona de servicio de los aeropuertos de interés general, con la inclusión de los espacios de reserva que garanticen el desarrollo y expansión del aeropuerto, así como la determinación de las actividades aeroportuarias o complementarias a desarrollar en las distintas zonas comprendidas dentro del recinto del aeropuerto y su zona de servicio.

Por ello, el informe preceptivo de la Administración del Estado (que se introduce en la Disposición Adicional del RD 2591/1998) en la tramitación del planeamiento general, únicamente está legitimado para valorar la calificación de la zona de servicio aeroportuaria como sistema general y las determinaciones del Plan General sobre el espacio territorial afectado por las servidumbres aeronáuticas (que no son las acústicas) establecidas o a establecer en virtud de la Ley de Navegación Aérea y los usos que se pretendan asignar a este espacio.
Por ello, es preciso clarificar que entre las materias que expresamente debe informar el Ministerio de Fomento, se incluyen los espacios circundantes sujetos a servidumbres aeronáuticas, pero ninguna mención se hace sobre los sujetos a las servidumbres acústicas.

En consecuencia, y siendo competencia de las Administraciones urbanísticas regular los usos que se asignen en los terrenos afectados por dichas servidumbres acústicas, habrá que entender que las consideraciones u observaciones que se contengan en el informe de la Dirección General de Aviación Civil en el ámbito exterior del aeropuerto no tienen alcance vinculante.

Es cierto que el artículo 63.4 de la Ley 55/99 añade la Disposición Adicional Única a la Ley 48/1960, de Navegación Aérea, y consagra la Servidumbre Acústica de Aeropuertos. Por tanto, a partir de esta Ley, pueden existir dos tipos de servidumbres legales por razón de la navegación aérea, en primer lugar las aeronáuticas (ya reconocidas en la Ley de Navegación Aérea de 1960), y, en segundo lugar, las de naturaleza acústica que se incorporan como tales desde el año 2000.

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

La obligación de las Administraciones competentes en materia de planificación urbanística relativa a la inclusión de las limitaciones derivadas de las servidumbres aeronáuticas en la planificación ya venían esbozadas en el RD 2591/1998 en forma de informe preceptivo y vinculante del Ministerio de Fomento, previo a la aprobación inicial de la norma urbanística, pero ahora ya de forma imperativa se exige en la Ley 55/1999 que las servidumbres acústicas se incorporen en la planificación territorial.

Pero hay que matizar que, siguiendo el mismo criterio establecido en la Ley de Navegación Aérea de 1960, el régimen jurídico de cada una de ellas ha de desarrollarse en una disposición reglamentaria que ha de contener, por un lado, las condiciones de uso de los predios (por cuanto la propia definición de servidumbre no supone una traba absoluta al ejercicio del derecho de propiedad) y sujeción parcial al interés general que en estas servidumbres se concreta en la protección de las personas, del medio natural y de la seguridad de la navegación aérea y por otro lado, la delimitación de las zonas de incompatibilidad, afectación e influencia de uso, instalaciones, actividades y edificaciones.

Esta disposición reglamentaria en lo concerniente a las servidumbres acústicas por razón de colindancia del aeropuerto, no se ha aprobado hasta la fecha. Y en cualquier caso, esa regulación futura que establezca incompatibilidades no puede tener un contenido tal que predetermine los usos urbanísticos concretos que deban desarrollarse en las zonas de servidumbres acústicas.

Por ello, no puede entenderse que el Ministerio de Fomento por vía del informe previsto en esta legislación sectorial pueda vincular a unos usos urbanísticos concretos en la zona de servidumbre. La intervención del Estado debe reconducirse a sus justos límites: al ejercicio de la competencia relativa a los aeropuertos de interés general. Y el ámbito territorial de competencia exclusiva viene a coincidir con el objeto principal del Plan Director, es decir la ordenación del aeropuerto, pero no la de los espacios colindantes sobre los que se impone una servidumbre legal.

Por tanto, la apreciación de si el ruido que provoca la salida de aviones por las zonas de servidumbre desaconseja un destino o uso concreto, es una potestad de naturaleza urbanística, y por ello, debe corresponder a las Administraciones Urbanísticas competentes (Ayuntamiento y Comunidad Autónoma) su valoración, y no a la Administración aeroportuaria. Estas Administraciones deberán velar por el respeto del desarrollo reglamentario previsto de la zona de servidumbre acústica en los planes urbanísticos.

Pues bien, dicho lo anterior, habrá que señalar que el Plan Director del Aeropuerto de Sevilla se aprueba por la Orden de 23 de julio de 2001, y, en este documento se delimita la zona de servicio del aeropuerto, en la que se incluyen las superficies necesarias para la ejecución de las actividades aeroportuarias y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto, y que comprende todos aquellos terrenos que en previsión del mismo, para un plazo que llega hasta el año 2015, son necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria, así como las actividades complementarias necesarias o convenientes por su relación con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráficos aéreos que generen, y los equipamientos.

La zona de servicio se estructura en tres grandes áreas homogéneas, en función de las actividades asignadas y su grado de relación directa o complementaria con la propia funcionalidad aeroportuaria.

Una de las finalidades declaradas del Plan Director es que "persigue al máximo la reducción del impacto medioambiental que genera sobre su entorno, así como la compatibilización con el desarrollo urbanístico periférico."

Por ello, el Plan Director, al margen de la zona de servicios, dispone en capítulo III.3 el establecimiento de las áreas de afección por servidumbres aeronáuticas para garantizar la seguridad de los movimientos de las aeronaves en el entorno del aeropuerto en aplicación de lo establecido en el Decreto 2023/76 para el caso del aeropuerto de Sevilla, en las que se definen las superficies limitadoras de obstáculos correspondientes a la pista de vuelo existente, las servidumbres asociadas a las instalaciones radioeléctricas y a las maniobras de aproximación por instrumentos.
Las servidumbres aeronáuticas establecidas para el Aeropuerto de Sevilla se definen en su "Configuración Actual" y en su "Desarrollo Previsible" identificándolas en la configuración existente en aquel momento por cuanto no se preveían actuaciones de maniobras que modificasen tal configuración. En virtud de la misma, el Plan Director manifiesta que no se detectan obstáculos que vulneren dichas servidumbres.
En el capítulo referente al análisis medioambiental el Plan Director contiene la incidencia de la afección acústica en el entorno del Aeropuerto, y se manifiesta expresamente que " se deben por tanto, además de definir los usos compatibles con el ruido del aeropuerto, fijar por ley las áreas con limitaciones de uso." Y se añade que "es responsabilidad del Ayuntamiento de Sevilla....como del Gobierno Autónomo de Andalucía recoger éstas áreas, que se indican en el Plan Director como de posibles zonas incompatibles en sus usos con la vivienda, hospitales colegios, etc y regularlas legislativamente dentro de la figura preparada al respecto por la Administración, denominada Plan General".

De igual forma sigue manifestando en este apartado el Plan Director que "Es conveniente destacar que las infraestructuras aeroportuarias son de competencia estatal, en la fecha de redacción del presente documento, y por lo tanto no están sometidas a la legislación autonómica o municipal, en materia de ruido, que les correspondería por su emplazamiento. Sin embargo, y también en la fecha de redacción del presente documento, no existe legislación sobre usos del suelo compatibles con niveles de ruido producidos por infraestructuras aeroportuarias.

Por lo tanto se va a utilizar la legislación vigente en materia de ruido de la Comunidad Autónoma de Madrid como una aproximación para desarrollar este punto ya que tampoco existe legislación de este tipo en la Comunidad Autónoma de Andalucía".

En consecuencia, es el mismo Plan Director el que advierte que las afecciones acústicas aplicadas en dicho documento se encuadran en un momento en el que no existía norma estatal, ni legislación andaluza que regulase los usos compatibles con niveles de ruido producidos por infraestructuras aeroportuarias. Ante esta ausencia de normativa, el Plan Director utiliza como referente la legislación vigente en materia de ruido de la Comunidad Autónoma de Madrid.

A lo que antecede poco se puede añadir, pues es el propio Plan Director el que reconoce que las "huellas de ruido" en él contenidas lo son a modo de aproximación, y lo que es más importante, que es el Plan General de Ordenación Urbanística de Sevilla el que deberá recoger y regular las áreas con limitación de uso conforme a la legislación de aplicación que será la que defina los usos compatibles con el ruido del aeropuerto.

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

Por tanto, en consideración a lo argumentado en el propio Plan Director del Aeropuerto de Sevilla, y conectado con lo previsto en el RD 2591/1998, y en la Ley 55/1999, permite concluir que el Plan Director no puede condicionar e impedir los usos urbanísticos que regule el Nuevo Plan General de Ordenación Urbanística de Sevilla, y ello porque no tienen sustento jurídico los criterios de calidad aplicados en dicho documento, ya que no existía regulación legal que le sirva de fundamento.

Y ello es así, porque ante la ausencia de norma estatal que regule los usos del suelo compatibles con niveles de ruido por infraestructuras aeroportuarias, en su lugar, el Plan Director, sorprendentemente, aplica una legislación autonómica diferente a la andaluza.

En consecuencia, el informe de la Dirección General de Aviación Civil no puede pretender extender sus efectos vinculantes a la parte del mismo relativo a las servidumbres acústicas, porque este apartado se realiza sobre la base a un Plan Director que, cuando se aprueba, no estaba facultado ni era competente para imponer las afecciones que se derivan de la huella de ruido, y además, apelando a la constitución de unas servidumbres legales que no tenían amparo legal por no estar su regulación recogida en norma alguna que expresase el contenido de dichas servidumbres.

Por tanto, el informe de la Dirección General de Aviación Civil puede indicar cuáles son las diferentes huellas de ruido que se producen en el entorno del aeropuerto (huella de ruido, que conviene recordar, será mas reducida en el futuro en la medida en que el propio Aeropuerto aplique las medidas que para las operaciones de las aeronaves exige la normativa vigente en materia de ruido) pero no puede identificar a partir de la cual, se producen incompatibilidades, ni determinar los usos urbanísticos que se ven afectados por aquélla.

Por ello, las afecciones acústicas que se recogen en el Plan Director del Aeropuerto de Sevilla, y que se incluyen en el informe de la Dirección General de Aviación Civil, ante la ausencia de norma jurídica que las ampare, únicamente tendrán el carácter de recomendaciones, en ningún caso son vinculantes para el Nuevo Plan de Sevilla.

En congruencia con lo anterior, podría afirmarse que, mientras que la no incorporación en el Plan General de las afecciones producidas por las servidumbres aeronáuticas (en la medida en que inciden en la seguridad de la navegación aérea) pueden impedir el desarrollo aeronáutico, y por ello, en esta parte el informe de la Dirección General es vinculante; en cambio, la no incorporación en el Plan General de las servidumbres acústicas, no supone impedimento al desarrollo de la explotación aeroportuaria (pues son las afecciones que se generan por el ruido de los aeropuertos las que limitan el desarrollo de determinados usos urbanísticos) y, en consecuencia, la competencia para valorar la compatibilidad de esos usos urbanísticos con dichas afecciones acústicas corresponde a las Administraciones Urbanísticas y Medioambientales competentes en la aprobación del Plan General.

Además, es importante resaltar el dato, que el parámetro utilizado por el Plan Director de Sevilla, no es el mismo que el utilizado en otros Planes Directores de Andalucía aprobados en las mismas fechas (Almería, Málaga, Córdoba, Granada, Jerez de la Frontera); de modo que en estos otros, o bien no se hace una estimación de los usos urbanísticos que pudieran ser incompatibles con las curvas de ruido, o en el caso de que se valoren, no tienen el carácter restrictivo y limitativo que los recogidos en el Plan Director del Aeropuerto de Sevilla (en el que se impone una limitación para usos residenciales a partir de 50db).

En este sentido, no se entiende como Planes Directores aprobados en un mismo lapso de tiempo, en cumplimiento de lo previsto en la Disposición Adicional Primera del RD 2591/1998, y dentro de la Comunidad Autónoma Andaluza, pueden tener en lo que se refiere a este aspecto contenidos tan diferentes. Se aprecia una desigualdad por parte de la Dirección General de Aviación Civil a la hora de evaluar las limitaciones que se generan por el ruido en los terrenos circundantes a los aeropuertos.

Desde esta perspectiva, el Plan General establece como huella acústica, a partir de la cual, resultan incompatibles nuevos usos residenciales la curva de 55db.

En este sentido, el Plan General adopta un criterio equilibrado para el establecimiento de la incompatibilidad de usos, tal como se deriva de los criterios de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea y de la Directiva 2002/30/CE del Parlamento y del Consejo, de 26 de marzo de 2002, que establecen normas y procedimientos para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos comunitarios, recogiendo los principios contenidos en la Resolución A 31/7 de la 33ª Asamblea de la OACI. El objetivo de esta directiva es tratar de reducir el ruido de los aviones a fin de mejorar el entorno acústico.

La transposición de esta importante Directiva se ha realizado a través del Real Decreto 1257/2003, de 3 de octubre, del Ministerio de la Presidencia en el que se regulan los procedimientos para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido de los aeropuertos con la finalidad de facilitar el logro de objetivos definidos de reducción del ruido en los diferentes aeropuertos, regulando las medidas que restrinjan el acceso de aeronaves a reacción subsónicas civiles a los aeropuertos. Intentará establecer un desarrollo sostenible en el transporte aéreo a través de promover el uso de aviones con mejor comportamiento ambiental. En este sentido, la norma permite a los aeropuertos que tienen problemas de ruido introducir una serie de restricciones operativas.

El artículo 4 del Real Decreto 1257/2003 establece que la Dirección General de Aviación Civil adoptará un enfoque equilibrado para hacer frente a los problemas del ruido en los aeropuertos. En el artículo 3 define qué se entiende por "enfoque equilibrado". Este novedoso concepto significa que para llegar a una solución satisfactoria en relación con el ruido producido por un aeropuerto se atenderá a una minuciosa evaluación de cuatro elementos claves que son:

1. la reducción del ruido de los aviones en la fuente, esto es a las repercusiones previsibles de una reducción de la contaminación acústica generada por las propias aeronaves
2. la planificación del uso del suelo, referida a las de la ordenación y la gestión del suelo
3. los procedimientos de explotación que permitan reducir los niveles de ruido
4. las restricciones operativas locales en relación con los problemas de ruido

Este concepto de "enfoque equilibrado" se manifiesta en el objetivo de lograr el máximo beneficio ambiental con el mínimo coste posible, y exige para dar una respuesta eficaz al problema del ruido en los aeropuertos que se tenga en cuenta la planificación que para los usos del suelo tenga previsto el instrumento de planeamiento.

TEXTO REFUNDIDO
Documento aprobado definitivamente por Acuerdo Plenario del Ayuntamiento de Sevilla de 15 de marzo de 2007

El Real Decreto, que es de aplicación inmediata, se configura así como la norma tendente a establecer la regulación de restricciones operativas en los aeropuertos, a fin de limitar o reducir el número de personas que padecen los efectos dañinos del ruido de los aviones.

El Plan General confía que la aplicación de tales medidas sean introducidas en primer término en cada aeropuerto. Y es que, conforme al criterio de enfoque equilibrado, las limitaciones de la planificación del suelo se sitúan en igualdad de posición que el resto de criterios a la hora de valorar la repercusión previsible de la reducción de la contaminación acústica generada por las propias aeronaves. Es decir, ninguno de los aspectos a examinar se superpone al resto, deben ser tenidos en cuenta en su conjunto.

Por último, la ley 37/2003 de Ruido, de 17 de noviembre de 2003 identifica las áreas acústicas como zonas del territorio que comparten idénticos objetivos de calidad acústica. Las Comunidades Autónomas gozan de competencias para fijar los tipos de áreas acústicas, clasificadas en atención al uso predominante del suelo, pero esta Ley del Ruido, señala la tipología mínima de aquéllas, y otorga al Gobierno facultades para establecer reglamentariamente los criterios a emplear en su delimitación.

Esta Ley instaura también las zonas de servidumbre acústica, que se definen como los sectores del territorio situados en el entorno de las infraestructuras de transporte viario, ferroviario, aéreo, portuario o de otros equipamientos públicos que se determinen reglamentariamente. Pues bien, estas zonas de servidumbre acústica no tienen consideración de áreas acústicas, debido a que en ningún caso se establecerá para ellas objetivos de calidad acústica.

En efecto, el artículo 10 previene que podrán quedar gravados por servidumbres acústicas los sectores del territorio afectados al funcionamiento o desarrollo de las infraestructuras de transporte aéreo así como los sectores de territorio situados en el entorno de tales infraestructuras, existentes o proyectadas. Dichas zonas se delimitarán en los mapas de ruido medido o calculado por la Administración competente para la aprobación de éstos, mediante la aplicación de los criterios técnicos que al efecto establezca el Gobierno. En relación con las infraestructuras aeroportuarias de competencia estatal, la competencia para la elaboración, aprobación y revisión de los mapas de ruido y la delimitación de las zonas de servidumbre acústica y las limitaciones derivadas de dicha servidumbre corresponderá a la Administración General del Estado.

De igual modo, conforme a la disposición adicional tercera, la determinación de las servidumbres legales impuestas por razón de la navegación aérea, entre las que deben incluirse las acústicas, corresponderá a la Administración General del Estado a propuesta, en su caso, de la Administración competente sobre el aeropuerto conforme a lo dispuesto en su regulación específica y, en especial, por la disposición adicional única de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, en la redacción establecida por el artículo 63.4 de la Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

Lo importante, a estos efectos, es que en las zonas de servidumbres acústicas no se establecerán objetivos de calidad acústica (y por ello, no tienen la consideración de áreas acústicas), de modo que las inmisiones podrán superar los objetivos de calidad acústica aplicables a las correspondientes áreas acústicas donde se podrán establecer restricciones para determinados usos del suelo, actividades, instalaciones o edificaciones, con la finalidad de, al menos, cumplir los valores límites de inmisión establecidos para aquéllos.

Por tanto, según lo establecido en la Ley del Ruido, las zonas de servidumbres acústicas y las restricciones que lleven aparejadas en cuanto al uso, deben determinarse reglamentariamente. Desarrollo normativo que aún no se ha producido. Es cierto, que la Disposición transitoria tercera contiene la previsión de qué se entiende por zona de servidumbre acústica en tanto no se apruebe el mapa acústico o las servidumbres acústicas procedentes de cada una de las infraestructuras de competencia de la Administración General del Estado, estableciendo que será " el territorio incluido en el entorno de la infraestructura delimitado por los puntos del territorio, o curva isófona, en los que se midan los objetivos de calidad acústica que sean de aplicación a las áreas acústicas correspondientes." Pero, esta última previsión tampoco se ha realizado por la Administración, conforme al procedimiento previsto en la Ley 55/1999.

Por tanto, de la regulación hasta ahora comentada, se desprende que los objetivos a los que responde la Ley del Ruido, no permiten configurar a los Planes Directores aprobados con anterioridad como instrumentos para establecer las servidumbres acústicas.

Por tanto, en estos momentos, puede decirse que ante la inexistencia de normas estatales y actos administrativos específicos que determinen los anteriores aspectos, no resulta vinculante para el Plan General una previsión sobre servidumbre acústica incluida en un Plan Director, como el de Sevilla que resulta ser anterior a las últimas leyes que regulan la materia

Ante esta situación, la solución actual vendría orientada por adoptar como huella acústica de referencia, una de nivel similar a la establecida como criterio general en la aprobación de los Planes Directores de Andalucía, y esta resulta ser la curva isófona de 55db tal como se ha adelantado.

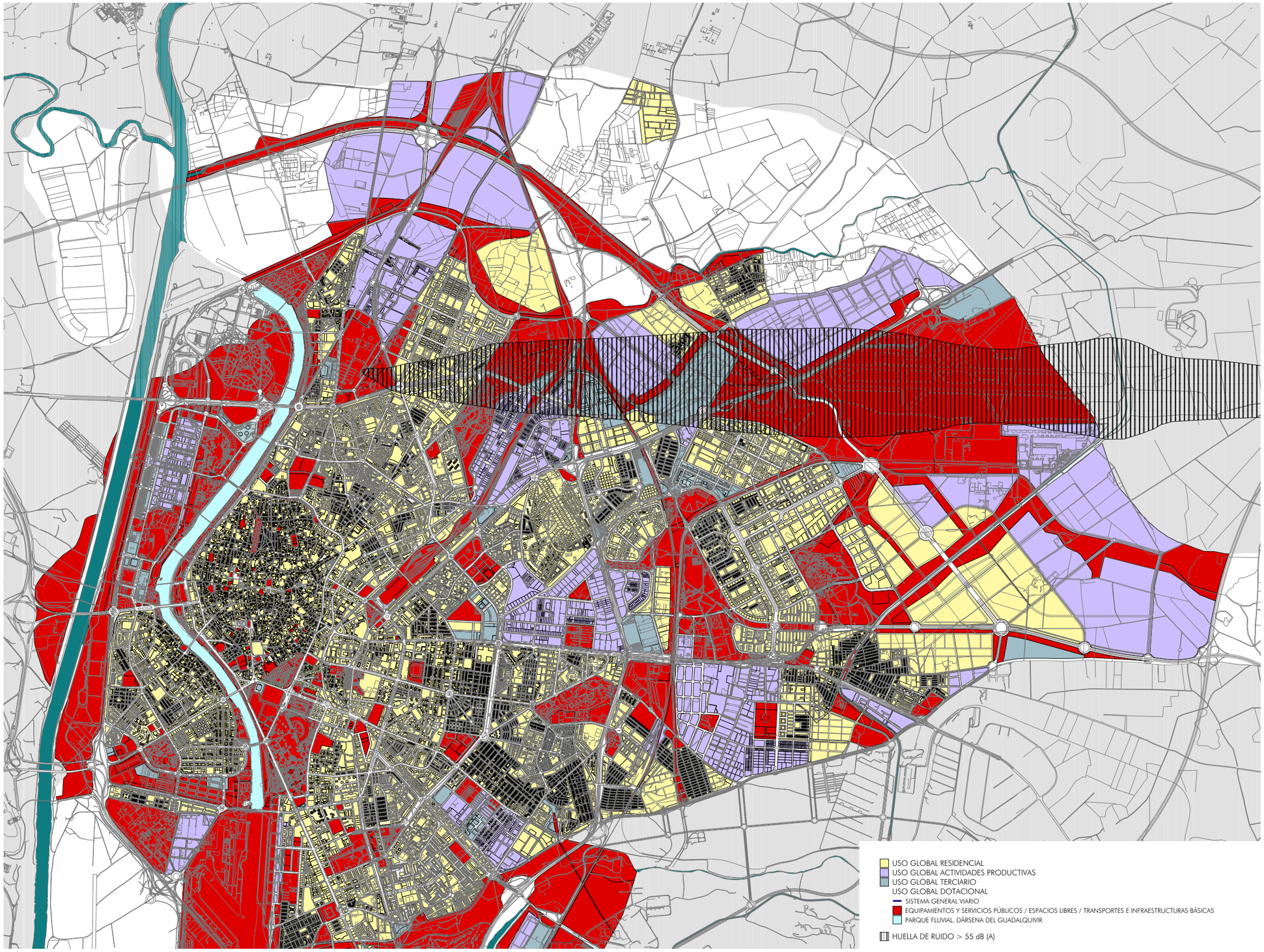
Este nivel adoptado por el Plan General coincide igualmente como el máximo admitido por el Decreto 326/2003, de 25 noviembre que aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica aplicable en la Comunidad Autónoma andaluza, para garantizar la calidad acústica en el área de sensibilidad acústica tipo II (Área Levemente Ruidosa), en el que se establece ese límite máximo de calidad en medición diurna (siendo menor en el nocturno) en zonas en las que el uso predominante sea el residencial, y en el área de sensibilidad tipo III (Área Tolerablemente Ruidosa), en este caso, máximo de 55 db en medición nocturna que se aplica a zonas que presentan como dominantes los usos de hospedaje, oficinas, servicios, comercial, sin perjuicio de admitir otros usos compatibles. De modo que en los terrenos incluidos en el nivel de 55 db de esta huella, no podrían autorizarse nuevos usos urbanísticos incompatibles (como son los residenciales), permitiendo, sin embargo, la conservación de las edificaciones residenciales existentes sin perjuicio de las exigencias de adopción de medidas correctoras. En este nivel 55 db, sí se admitirían como usos dominantes, los de servicios terciarios.

Por otra parte, en la huella de ruido de 50db, los nuevos usos residenciales estarían admitidos con la obligatoriedad de incorporar en las edificaciones medidas de aislamiento acústico, de modo que en mediciones nocturnas éstas se sitúen en todo caso por debajo de los 45 db al menos.

De alguna forma, el Plan General adopta el criterio establecido en la Disposición Adicional Segunda de la Ley del Ruido cuando, en su apartado primero, afirma que la actuación de la Administración General del Estado en zonas de servidumbre acústica y en la determinación de las limitaciones aplicables en las mismas, "estará orientada a compatibilizar las actividades consolidadas en tales zonas con las propias infraestructuras". Y lo confirma en el apartado 3º de la Disposición Adicional Segunda, cuando afirma que "cuando en una zona de servidumbre ... existan edificaciones preexistentes ... se especificarán las medidas que resulten económicamente proporcionadas tendentes a que se alcancen en el interior de tales edificaciones unos niveles de inmisión acústica compatibles con el uso de las mismas".

Esta conclusión, también puede desprenderse del propio Informe de la Dirección General de Aviación Civil, que en el apartado dedicado a las afecciones acústicas, ofrece a la administración urbanística competente en la formulación del Plan General, la elección de la solución que considere mas idónea con el fin de lograr que el planeamiento general contribuya a que el numero de afectados por la huella sonora sea el menor posible y que corresponderá al órgano competente para la aprobación del planeamiento urbanístico-territorial evaluar si el mismo cumple con esa directriz.

En cualquier caso, no puede olvidarse que el Municipio de conformidad con el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica, es competente para la elaboración y aprobación de los mapas de ruido a los Ayuntamientos que debe tener lugar antes del 30 de junio de 2007. Los mapas de ruido deberán aprobarse, previo trámite de información pública por un período mínimo de un mes y habrán de revisarse y, en su caso, modificarse cada cinco años a partir de la fecha de su aprobación.



AFECCIÓN ACÚSTICA DEL AEROPUERTO DE SEVILLA