

ALEGACIONES AL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE ANDALUCÍA  
(POTA) HECHAS POR LA SOCIEDAD ECOPACIFISTA ALWADI-IRA- ECOLOGISTAS  
EN ACCIÓN

BASES DOCUMENTAL DE NUESTRAS PROPUESTAS:

Se Adjunta la bibliografía general, a la que debe sumarse aquellas que son citadas en casos concretos a pie de página.

- "CIUDADES EUROPEAS SOSTENIBLES" (Comisión Europea, Bruselas, 1996):  
<http://europa.eu.int/comm/environment/urban/pdf/rport-es.pdf>
- COM(2004) 60 final: "Hacia una estrategia temática sobre el medio ambiente urbano" del VI Programa de Acción de la C. E. En materia de Medio Ambiente  
[http://europa.eu.int/comm/environment/urban/towards\\_com.htm](http://europa.eu.int/comm/environment/urban/towards_com.htm)
- 6º Programa de Acción de la Comunidad Europea en materia de Medio Ambiente. '**Medio ambiente 2010: el futuro está en nuestras manos**' :  
<http://europa.eu.int/comm/environment/newprg/index.htm>
- Programa SMILE de la Unión Europea sobre Movilidad Sostenible: [www.smile-europe.org/PDF/guide\\_recommendations es.pdf](http://www.smile-europe.org/PDF/guide_recommendations_es.pdf)
- Agenda Local 21. Naciones Unidas (ONU) :  
<http://www.un.org/esa/sustdev/documents/agenda21/spanish/agenda21sptoc.htm>
- Carta y Compromisos de Aalborg: <http://www.aalborgplus10.dk>
- Indicadores Comunes Europeos Ciudades sostenibles:  
[http://europa.eu.int/comm/environment/urban/pdf/methodology\\_sheet es.pdf](http://europa.eu.int/comm/environment/urban/pdf/methodology_sheet_es.pdf) y el  
<http://europa.eu.int/comm/environment/urban/pdf/indicators es.pdf>
- Convenio de Aarhus: BOE de 16 de febrero 2005.

## INTRODUCCION

A lo largo de la Historia todas las generaciones humanas han tenido que enfrentarse a situaciones y acontecimientos traumáticos y catastróficos: guerras, éxodos, epidemias, hambrunas, etc. Pero siempre incluso en los casos más extremos solo estuvo en cuestión la supervivencia de colectivos más o menos amplios, nunca de la Humanidad en su conjunto.

Pero en los últimos 70 años la Humanidad se ha tenido que enfrentar a dos Crisis Globales, es decir, que afectan a toda la Humanidad con riesgos ciertos y reales de llevarla a su extinción. La primera Crisis Global ha sido el riesgo, atenuado hoy, pero no eliminado de la Guerra Nuclear. La segunda Crisis Global es la Crisis Medioambiental, de la que debemos resaltar la pérdida de Biodiversidad; y por su especial peligrosidad e inquina, que ya en estos primeros años del siglo XXI comenzamos a sufrir: el Cambio Climático.

Que la Humanidad saliese adelante de la Crisis Nuclear, no es ajeno al miedo y la evidencia que Hiroshima y Nagasaki supusieron para la conciencia de las personas, pero también a la cordura, acendrados valores éticos de ciertos colectivos humanos, a la capacidad de sacrificio, a la visión abierta y generosa de una ingente multitud de responsables políticos y ciudadanos concienciados.

Ahora la pregunta inmediata es: ¿Qué elementos de entre los citados o no, están hoy disponibles, preparados para la acción? ¿que valores éticos y por ende políticos podemos esgrimir hoy para abordar con éxito esta segunda Crisis Global?

Alwadi-Ira es una Asociación Ecopacifista que actúa sobre todo en Alcalá de Guadaíra, la cuenca del Río Guadaíra y su entorno. Pero no somos, no podemos ser ajenos a cuantos problemas tenemos los humanos en estos tiempos. Comprendemos que los problemas medioambientales no tienen, no entienden de fronteras políticas, por eso, adoptamos una actitud abierta y pretendemos aportar nuestras ideas y opiniones a cualquier punto del cada vez más estrecho y pequeño mundo donde vivimos.

Este documento hace un esfuerzo para estructurarse siguiendo los Títulos del POTA. Pero no siempre es posible. Lleva una primera parte dedicada a los puntos de vista de Alwadi-Ira, los Criterios, Objetivos y Estrategias que consideramos necesarias para elaborar el POTA. Una segunda parte dedicada a Consideraciones Metodológicas, donde establecemos algunas aportaciones críticas a fin de dar, a nuestro entender, mayor coherencia interna al POTA y sobre todo a hacerlo más preciso y ambicioso, a hacerlo operativo y eficaz.

**Cada una de las partes de este documento intenta seguir unas formas concretas que permita hacerlo más operativo. Las ALEGACIONES van usualmente precedidas de un apartado dedicado a las CONSIDERACIONES que nos llevan a proponerlas.**

No queremos dejar de decir que la música que se desgrana a lo largo del POTA nos suena bien al oído. Nos agrada el murmullo del redactado, particularmente de los diagnósticos y principios expuestos, y nuestra intención es darle “énfasis” y “volumen” a la melodía. Esperamos haberlo conseguido o cuando menos hacernos entender.

## PRINCIPIOS DE ALWADI-IRA PARA EL POTA

Tres Principios guían estas páginas. Principios que consideramos Universales y base de los Estados democráticos abiertos al mundo.

La ciudadanía que defendemos no está encorsetada por fronteras políticas ni económicas, ni raciales, ni lingüísticas, ni de ninguna otra clase. El ciudadano del siglo que comienza es más que nunca ciudadano del mundo. Sus acciones repercuten en todos los demás ciudadanos, por eso pretendemos la cooperación y la preocupación por la Humanidad en su conjunto:

- 1) La Sostenibilidad, el Desarrollo sostenible como la Idea central de este siglo XXI.
- 2) La Calidad de vida de los ciudadanos, entendida holísticamente, mucho más allá de lo económico y de la capacidad de consumo. Más cerca de la cooperación y de las relaciones humanas plenas, la Igualdad de oportunidades y la justicia distributiva.
- 3) Defensa de los Bienes públicos en todas sus variantes: medioambientales,

históricos, etnológicos, patrimoniales, arquitectónicos, espaciales, etc.

### **SOSTENIBILIDAD Y DESARROLLO SOSTENIBLE:**

Un Plan que debe cumplir principios u Objetivos amplios, es, debe ser, mucho más que la suma de sus partes. De la Planificación deben emerger propiedades de las que carecen sus partes por separado.

La propiedad de la Sostenibilidad es la mayor y más importante de cuantas propiedades deseamos tenga nuestro planeamiento.

La sostenibilidad requiere, exige que se acometan actuaciones en todos y cada uno de los ámbitos del POTA, entendiendo que las acciones hacia la sostenibilidad no se agotan en este Plan, por el contrario otros Planes de la Comunidad Andaluza deben coadyuvar para conseguir un desarrollo sostenible.

Conviene dar una idea clara sobre que entendemos por Sostenibilidad, ya que se abusa de esta palabra hasta tergiversar su significado más profundo.

El concepto alcanza categoría mundial con el llamado *Informe Brundtland*<sup>1</sup> que la definía así:

***“El desarrollo sostenible es el desarrollo que satisface las necesidades actuales sin poner en peligro la capacidad de las futuras generaciones de satisfacer sus propias necesidades.”***<sup>2</sup>

Se considera complementaria a esta definición la de la **Unión Mundial de la Conservación (Programa de Medio Ambiente de las Naciones Unidas y Fondo Mundial de la Naturaleza, 1991)**:

*“El desarrollo sostenible implica la mejora de la calidad de vida dentro de los límites de los ecosistemas.”*

Y los contenidos y límites del Desarrollo sostenible vienen muy bien descritos por el Informe del grupo de Expertos sobre “CIUDADES EUROPEAS SOSTENIBLES” en su página 16.<sup>3</sup>

*“Por tanto el desarrollo sostenible es un concepto mucho más amplio que el de protección del medio ambiente, ya que implica una preocupación por las generaciones futuras y por la salud e integridad del medio ambiente a largo plazo. El desarrollo sostenible implica también la preocupación por la calidad de vida (no sólo el aumento de los ingresos), por la igualdad entre las personas en el presente (incluida la lucha contra la pobreza), por la igualdad intergeneracional (las personas del futuro merecen un medio ambiente que sea, como mínimo, tan bueno como el que tenemos actualmente, si no mejor) y por el aspecto social y ético del bienestar humano. Presupone también que el desarrollo sólo debe continuar en la medida en que los sistemas naturales lo puedan soportar. Es evidente que la búsqueda del desarrollo sostenible requiere la integración de los diferentes aspectos de las políticas urbanas en un marco globalizador.”*

A la hora de aplicar ese concepto a las zonas urbanas europeas, resulta útil la

<sup>1</sup> Comisión Mundial de Medio Ambiente y Desarrollo, ONU, 1987, p. 43

<sup>2</sup> Sustainable Development is: “Development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generation to meet their own needs.”

<sup>3</sup> “CIUDADES EUROPEAS SOSTENIBLES” (Comisión Europea, Bruselas, 1996)

siguiente interpretación más práctica y local del desarrollo sostenible dada por el **Consejo Internacional de Iniciativas Ambientales Locales**(1994):

*“El desarrollo sostenible es aquél que ofrece servicios ambientales, sociales y económicos básicos a todos los miembros de una comunidad sin poner en peligro la viabilidad de los sistemas naturales, construidos y sociales de los que depende la oferta de esos servicios.”*

Y en la Carta de Aalborg, de nuevo se insiste respecto de las ciudades:

*“1.2 Noción y principios de sostenibilidad.*

*Nosotras, las ciudades, comprendemos que el concepto de desarrollo sostenible nos ayuda a basar nuestro nivel de vida en la capacidad de carga de la naturaleza. Pretendemos conseguir la justicia social, las economías sostenibles y la sostenibilidad ambiental. La justicia social requiere necesariamente la sostenibilidad económica y la equidad, las cuales necesitan a la vez de la sostenibilidad ambiental.*

*La sostenibilidad ambiental significa, además, del mantenimiento y la preservación del capital natural. Necesita que nuestro ritmo de consumo de recursos materiales, hídricos y energéticos renovables no supere la capacidad de los sistemas naturales para reponerlos, y que el ritmo al que consumimos recursos no renovables no supere el ritmo de sustitución por recursos renovables perdurables. La sostenibilidad ambiental conlleva también que el ritmo de emisión de contaminantes no supere la capacidad del aire, del agua y del suelo para absorberlos y procesarlos.*

*La sostenibilidad ambiental implica además el mantenimiento de la diversidad biológica, la salud humana, la calidad del aire, del agua y del suelo a unos niveles que sean suficientes para preservar para siempre la vida y el bienestar de la humanidad, así como también de la flora y de la fauna.”*

Dada la importancia del término Sostenibilidad queremos abundar en su explicación según nuestro entender<sup>4</sup>. Presentamos algunas de sus más importantes características:

### **La Sostenibilidad implica Límites ambientales**

Es absolutamente imprescindible para el bienestar y la existencia del ser humano que el medio ambiente siga pudiendo proporcionar recursos, eliminar residuos y proporcionar servicios básicos de sustento de la vida que se mantiene por:

- ◆ Una temperatura adecuada.
- ◆ Una protección adecuada contra las radiaciones.
- ◆ Aire suficientemente limpio para respirar.
- ◆ Agua adecuada y necesaria para beber.
- ◆ Una atmósfera que nos proteja de las radiaciones dañinas.
- ◆ Unos suelos y un clima que permitan obtener los alimentos necesarios.

**Ningún posible beneficio nos compensará por la pérdida de estos**

<sup>4</sup> Framework for Local Sustainability (LGMB, 1993).

### **elementos básicos para la vida.**

Pero cada día hay más indicios de que estamos traspasando o a punto de traspasar importantes límites de la capacidad de carga del planeta<sup>5</sup>.

Es muy importante reconocer que el medio ambiente impone límites a determinadas actividades humanas y que hay circunstancias en las que no se deben intercambiar recursos ambientales o daños al medio ambiente por cualquier ventaja o beneficio potencial.

En caso de duda, más vale evitar riesgos potencialmente graves para el ecosistema físico a la hora de tomar decisiones. Se trata del principio de cautela<sup>6</sup> o Prudencia. O sea, el viejo dicho: “Más vale Prevenir que Lamentar”.

### **La Sostenibilidad es un concepto Ético:**

La preocupación por las generaciones futuras es un compromiso Ético. Y el mismo principio ético que nos obliga a ser equitativos con las generaciones futuras también nos obliga a ser equitativos con las generaciones actuales.

Queremos ser justos y ecuanímenes y por eso nos decantamos por la sostenibilidad social, económica y ambiental.

Esta preocupación se abre paso. Está naciendo una creciente conciencia sobre la necesidad de un enfoque nuevo del desarrollo económico, cuestionando las ideas del crecimiento económico indefinido e indiferenciado, tanto desde el punto de vista de los recursos, como del bienestar.

### **La Sostenibilidad es una Responsabilidad Compartida:**

Se exige de la cooperación y de la asociación entre las personas y organizaciones e Instituciones para avanzar hacia ella. No puede imponerse por Decreto, ya que están implicadas una buena parte de nuestras formas de vida con hábitos bastante arraigadas.

### **Mercado y Sostenibilidad:**

No es posible la Sostenibilidad sin la preservación de los Recursos Naturales, con especial preeminencia para los recursos que son muy limitados: combustibles fósiles, suelo, biodiversidad, etc. El consumismo como *modus vivendi* no es Sostenible.

Igualmente aquellos recursos que se renuevan por ciclos naturales necesitan de la activación de dichos ciclos. Se hace imprescindible el Ahorro, el Reciclado, la Reutilización de nuestros recursos. No al Despilfarro.

Existen límites al Desarrollo que si se sobrepasan convertimos en papel mojado nuestros esfuerzos hacia la Sostenibilidad.

*“El Desarrollo solo debe continuar en la medida en que los Sistemas Naturales lo pueden soportar.”*

Y con más precisión en la relación de la Sostenibilidad con el Mercado<sup>7</sup>:

---

<sup>5</sup> Naciones Unidas. Informes del UNEP (United Nations Environment Programme), 1994.

<sup>6</sup> *Tratado de Maastricht*. Actualmente en vigor y que obliga a todos los Estados miembros de la Unión Europea.

<sup>7</sup> “CIUDADES EUROPEAS SOSTENIBLES” (Comisión Europea, Bruselas, 1996) página 34 de las Conclusiones.

***“...La planificación debe estar "limitada por la oferta" y no "dirigida por la demanda". ...”***

La razón es sencilla. Como compromiso ético que es la Sostenibilidad, NO PODEMOS VENDER LO QUE NO ES NUESTRO, ESO SERÍA UNA ESTAFA. El Aire, el Agua, la Flora, la Fauna, el suelo, el Clima y todos cuantos sistemas físicos nos sustentan y deseamos que sigan sustentando a las generaciones futuras, no son nuestros, no podemos Expropiar ni Adulterar estos recursos que compartimos con nuestros descendientes, al igual que nuestros ancestros nos los legaron a nosotros:

**Solo podemos ofertar lo que podemos Reponer, lo que podemos Sustener.**

El Mercado abandonado a su inercia no es el mecanismo humano más adecuado para cumplir este objetivo ético que es la Sostenibilidad. Son los Poderes Públicos, junto con sectores más concienciados de la Sociedad los llamados a establecer Normas, Estrategias e Instituciones que modulando el mercado, limitandolo, permitan alcanzar este Objetivo.

Aterrizando en nuestro asunto, decimos:

***“La Ordenación Territorial no puede estar dirigida por la Demanda privada o pública, si no por la Oferta de aquello que podemos Sustener”***

cuando los agentes privados, pero también los públicos entienden y hacen suyo este principio la Sostenibilidad tiene una oportunidad.

### **Sostenibilidad y “capital natural”:**

Hay que huir de la simpleza de considerar que el Medio Ambiente es un "capital natural" y que nuestra tarea consiste en hacer que la inversión en "capital natural" compense holgadamente el deterioro del mismo. Esa idea es tan vieja como Adam Smith.

Los intentos por “**valorizar cuanto existe**”, que todo tiene un precio (El territorio, el aire, el agua, el suelo, el patrimonio, etc.) que todo es susceptible de ser valorizado, puesto en mercado, sometido a las leyes de la oferta y la demanda, conduce a una intrascendente visión de la Sostenibilidad.

Por el contrario la sostenibilidad exige, requiere de la cooperación y corresponsabilidad en la acciones hacia el conjunto del territorio sobre el que se asientan e intervienen. Hay que abandonar por obsoletos esa competencia por la expansión y búsqueda atropellada de mercados y territorios y trastocar esa competitividad en cooperación en la búsqueda de la calidad, la excelencia, la creatividad y el disfrute que esto genera.

Pues esa concepción del mundo es Insostenible. Volvemos a recordar una afirmación crucial<sup>8</sup>:

*“...La planificación no debe buscar siempre un "equilibrio" entre los beneficios del crecimiento y los costes para el medio ambiente; los planificadores deben determinar las capacidades ambientales e impedir que se superen sus límites. Esto puede conducir a descartar ciertos tipos de proyectos, cualesquiera que sean sus beneficios actuales. **La planificación debe estar "limitada por la***

<sup>8</sup> “CIUDADES EUROPEAS SOSTENIBLES” (Comisión Europea, Bruselas, 1996) página 34 de las Conclusiones.

## ***oferta" y no "dirigida por la demanda". ..."***

En suma **solo podemos ofertar lo que podemos Reponer, lo que podemos Sostener. Mientras antes aceptemos estos límites, menos daños haremos.**

### **Sostenibilidad y riquezas:**

Los riesgos ecológicos están por encima de las clases sociales y no se detienen en las fronteras de las naciones y Estados. Mientras la pobreza y la riqueza son jerárquicas, unas minorías tienen mucho y unas mayorías poco, la contaminación del aire es democrática, ricos y pobres la respiran. Pero los ricos disponen de más recursos para evitarla.

### **Sostenibilidad y Territorio:**

La pretensión real de que una sociedad particular, la andaluza, por ejemplo, decida<sup>9</sup> como utilizar "su" territorio para asentar en él un sistema socioeconómico que la mantenga, que la nutra y la reproduzca, así con estas resonancias bíblicas, es obviamente una decisión política, y con ello, ética. Caben infinitas posibilidades: desde la autoextinción en pro de otros menos agraciados, hasta la egoísta parasitación y depredación de las culturas menos favorecidas, de sus riquezas naturales, de sus territorios y de sus gentes. La Historia ha visto todo esto y más.

Nosotros acordamos como principio ético general que el desarrollo de nuestra cultura y actuales formas de vida, no es el objetivo a perpetuar de cualquier modo.

Por el contrario creemos necesario que el desarrollo, entendido como producción irrefrenada de productos y su consumo, se atenúe, e incluso se pare o retroceda si eso sirve para el bienestar más general de la Humanidad.

No aceptamos el "lebensraum"<sup>10</sup> fáctico. Estamos empujando a la Humanidad hacia una segregación espacial que delimita la calidad y esperanza de vida de sus habitantes. Nuestra Huella ecológica es de tal calibre que estamos empujando a millones de personas a vivir en "espacios vitales" tan reducidos que les resulta imposible conseguir unos mínimos de recursos y calidad de vida, porque nosotros, este primer mundo, consume, ocupa enormes espacios, muy superiores a los propios territorios.

El concepto de propiedad sobre el Territorio, de carácter individual o colectivo (de la generación viva) se difumina en el tiempo si debemos considerar a las generaciones venideras en nuestras acciones, como futuras usufructuarias del Territorio. **Estamos de paso**. Es nuestra intención establecer un compromiso Ético que permita legarles a nuestros descendientes un mundo mejor o al menos igual al que disfrutamos.

### **Optar por el Desarrollo Sostenible implica:**

- Preocupación por la calidad de vida y no solo por aumentar los ingresos.
- Preocupación por la igualdad de las personas presentes, incluidas las luchas contra el desempleo, la pobreza y la exclusión social.
- Preocupación por la igualdad intergeneracional. Las personas del futuro merecen un medio ambiente como mínimo igual al nuestro y si es posible, mejor.

---

<sup>9</sup> Pagina 19 de la Evaluación Ambiental Estratégica

<sup>10</sup> Espacio vital.

## **Estrategias para conseguir nuestros Objetivos:**

- A) Piensa globalmente, actúa localmente. Este criterio es una Estrategia para la Acción. Obviamente el Calentamiento Global es un problema global, pero que no puede tener solución si todos y cada uno de sus causantes (entre ellos los andaluces) no actúan localmente en sus territorios.
- B) Análisis ajustados y precisos de la realidad: Hacemos nuestras las palabras del libro sobre Ciudades Sostenibles de la Unión Europea, que nos recuerda lo que ya es mucho más que un Rumor; es una Idea que comienza a ser un grito de Alerta y de Esperanza, y que viene a decirnos: ¡Aún estamos a tiempo ¡.

*Es preciso que las personas sean conscientes de su posición real en el Mundo*<sup>11</sup>

*“La gente debe ser consciente de que su existencia cotidiana está amenazada. Los cambios en el comportamiento y los estilos de vida de los políticos y los ciudadanos conformarán un nuevo conjunto de principios, objetivos y aspiraciones que tendrán la mira puesta en el bienestar de las generaciones futuras.*

*La sociedad moderna manifiesta una preocupación generalizada por el medio ambiente y existen sobradas razones para creer que ésta seguirá siendo importante a medida que la dimensión ambiental se convierta en piedra angular del debate relativo al futuro de la sociedad.”*

Nuestra intención es mostrar otra visión de la Realidad, la que los “bienintencionados” e ignorantes no quieren ver o no les interesa ver. Hay un viejo dicho: “Hace más daño la Ignorancia que la Maldad.”. Nuestros gobernantes no escapan a este dicho. Conviene recordar que con los votos llega el Poder pero no el Conocimiento. Tarde o temprano un gobernante tiene que optar entre hacer una inmersión profunda en las Redes de Conocimiento que la Sociedad va conformando a fin de tener una visión amplia, abierta, crítica de la realidad multidiversa que nos rodea o acabar atrapado en los cantos de sirena de una pretendida, rancia e interesada “modernidad” aventada por intereses económicos, a veces legítimos, pero muy egoístas.

C) Participación de la Sociedad Civil. Con un difícil futuro al que solo los ciegos intereses egoístas de unos pocos ponen pañitos calientes, es necesario antes que nada, que todos y todas cambiemos nuestros modos de vida. Pero los cambios de comportamientos y de hábitos hasta adquirir otros nuevos, son realmente difíciles. Buscando otras ideas, abriéndose a la Participación ciudadana, se encontrarían muchas otras opiniones, tan valiosas como las de los grandes intereses económicos y con frecuencia más preclaras y sostenibles hacia el futuro.

Y decimos todo esto porque no queremos que nadie pueda decir, con el correr del tiempo, que no sabían lo que estaba pasando, lo que se cuece en el Mundo; donde nos encontramos como Civilización y hacia donde vamos, si no se remedian muchas cosas.

D) Defensa de los Bienes Públicos, de nuestro Patrimonio cultural, etnológico, arqueológico, etc. es otra de las Estrategias de conservación y sostenibilidad que promovemos.

---

<sup>11</sup> CIUDADES EUROPEAS SOSTENIBLES” (Comisión Europea, Bruselas, 1996) página 178.

## CONSIDERACIONES METODOLÓGICAS

Hay que responder a una primera y evidente pregunta:

### **¿El Territorio y la Sociedad Andaluza serán más sostenibles con el POTA que dejándolos seguir en su tendencia actual?**

La redacción del POTA parecería suficiente argumento para contestar a esta pregunta, pues, en efecto que se declare la necesidad de Ordenar el Territorio Andaluz es ya reconocer la necesidad de corregir las tendencias actuales, es la explicitación de que las cosas no van bien y se necesita un golpe de timón.

Pero, contestar a esta pregunta nos lleva a la necesidad de mostrar que el POTA si es una oportunidad hacia la sostenibilidad mejor que dejar Andalucía seguir en sus actuales tendencias. Y para mostrar esto, no es suficiente un acto de fe en las bondades inherentes del POTA, ni de esperanza en el futuro que “seguro será mejor que el presente”, es preciso claridad en los Objetivos, conexión lógica en la Jerarquía de Objetivos, Estrategias razonadas hacia los Objetivos, Acciones concretas coherentes con Objetivos y Estrategias, Gestión adecuada del Plan, Indicadores que permitan un seguimiento y Evaluación de su cumplimiento o la necesidad de su Revisión.

El Plan per se, en su declaración, abandonado a su suerte no mejorará el medio ambiente ni articulará el territorio ni contribuirá a su sostenibilidad. Si este Plan tiene que cumplirse, y no dudamos de su necesidad, se necesita mucho más que buenas intenciones.

Se necesitan Normas, incluidas leyes, decretos, etc. claras, una gestión adecuada y unos Indicadores que permitan conocer el grado de cumplimiento del POTA.

Los Municipios necesitan directrices claras, Normativas precisas en los fundamentos sustantivos de la Ordenación del Territorio.

Tampoco es posible avanzar en los Objetivos del POTA si las Actuaciones del mismo adolecen de graves carencias. Por tanto se precisa de revisión en unos casos, sustitución en otros y Concreción mediante técnicas de objetivos operacionales e Indicadores de Evaluación de todas la Actuaciones previstas.

El POTA remite a otros Planes, que a su vez remiten a otros Planes y así como el castigo de Sísifo, un eterno recomenzar. Es obvio que el POTA no pueda regularlo todo en el ámbito que nos movemos, Se necesitarán Planes de inferior rango que con un estudio más detallado y preciso permitan completar y alcanzar los Objetivos marcados en el POTA. Pero también es necesario que el POTA establezca un marco claro, unos límites nítidos para los Planes de inferior jerarquía. Simplemente enunciar Directrices, Recomendaciones u Objetivos parciales y de redacción ambigua no es suficiente para avanzar en los Objetivos enunciados. Así no es posible entrar a fondo en los problemas y necesidades. Podemos caer en el eterno recomenzar con Planes que descargan responsabilidades en otros planes que a su vez vuelven a repetir la misma secuencia.

Para evitar este eterno recomenzar, la disparidad de criterios, la dispersión inherente a los redactores de los subsiguientes planes, etc. es preciso **que el POTA se moje y marque directrices y parámetros claros, líneas guías que permitan y obliguen a los Planes de rango inferior a cumplir y adaptarse al POTA, en tanto**

**que Plan del máximo rango.** Descargar en Planes subsectoriales o de inferior rango la definición de estos parámetros conduciría a la dispersión e incluso disparidad en ellos, comprometiendo seriamente el éxito del POTA.

Por el contrario la definición de unos mínimos para los parámetros claves del ordenamiento territorial fijará un marco inequívoco para la elaboración del resto de la planificación territorial, sean Planes subsectoriales o locales.

Entre estos parámetros destacamos: Densidad urbana, Usos mixtos, Movilidad sostenible, Transporte Intermodal, Desarrollo del ferrocarril, emisiones de contaminantes, emisión de gases de efecto invernadero, biodiversidad, intensidad energética, etc.

No parece razonable ni deseable esperar a un segundo momento para definir parámetros que ya son conocidos e internacionalmente aceptados por su innegable incidencia en la Ordenación del Territorio para hacerlo Sostenible.

El POTA hace Descripciones críticas y Diagnósticos que compartimos casi en su integridad. El Documento presentado tiene innumerables elementos descriptivos del territorio andaluz, con frecuencia incluso una descripción crítica de esos elementos de gran finura y con los oportunos matices. También muestra la existencias de criterios o Principios guías para la buena práctica de la ordenación territorial, pero a nuestro juicio es algo desalentador las pocas Prescripciones concretas y operativas que hace.

Reclamamos Coherencia: Es decir una relación directa e inmediata entre lo que se dice y lo que se hace o pretende hacer. Un ejemplo: Después de describir la Campiña del Guadalquivir como uno de los mejores suelos agrícolas de Andalucía y posiblemente de Europa estamos obligados a establecer criterios de protección del mismo, y restricciones a su uso en funciones que no sean las agrícolas. Lo exigen la Sostenibilidad, la Economía, y hasta el sentido común.

Ordenar un territorio, como su propio nombre indica consiste en establecer usos permitidos y restringidos en ese territorio. Marcar criterios para esa distribución de usos, usos compatibles en cada grado de protección, etc. Ordenación del Territorio es inevitablemente una Ordenación de los Usos del Territorio, si no son casi la misma cosa.

El POTA no puede ser un Plan Autista: no se puede a estas alturas hacer un POTA que sea ciego y sordo a las principales corrientes mundiales sobre la Sostenibilidad (desarrollo sostenible) y a las Recomendaciones y Legislación de Naciones Unidas, de la UE, del Estado, etc. Hay que repensar todos los Planes actualmente en vigor o previstos desde la óptica de la Sostenibilidad y el Desarrollo Sostenible.

## **CONSIDERACIONES GENERALES**

Desde nuestro punto de vista el plan en su redactado actual carece de ciertos elementos imprescindibles para su implementación efectiva, si queremos conseguir los ambiciosos Objetivos que persigue.

En el Estatuto de Autonomía de Andalucía, hay una apuesta por la descentralización y por la “superación de los desequilibrios” y por un “desarrollo

armónico...”<sup>12</sup> No debemos tener inconveniente en contribuir a superar los desequilibrios entre las distintas partes de Andalucía, cooperar en la Ordenación del Territorio Andaluz, para acortar las distancias entre el entorno rural y metropolitano, para crear lazos de toda clase con cualquier rincón de Andalucía por razones de cercanía, pero también del Estado Español, de la Unión Europea, del Mundo, porque nos sentimos ciudadanos del planeta, al que debemos nuestra existencia.

- Si bien la estructura territorial descrita y/o propuesta podría ser relativamente fácil de alcanzar, ya que en buena parte la realidad actual coincide con las previsiones o presupuestos del Plan, el verdadero éxito o fracaso del POTA esta sujeto inevitablemente al comportamiento de los Municipios en cuanto entidades con competencias propias en el Planeamiento Urbanístico. En este sentido hay un matiz conservador al reconocer lo que ya existe y sobredotarlo de infraestructuras y servicios. Sería deseable un esfuerzo por equilibrar población, actividades productivas e infraestructuras, aún cuando ello suponga procesos de reequilibrio en el tiempo (medio y largo plazo)
- La no concreción de los parámetros claves de la ordenación territorial y urbana por el POTA (densidades urbanas, preferencias de asentamientos, espacios protegidos y usos compatibles, consumos energéticos, etc.) podría situarlo fuera de la leyes que regulan la participación ciudadana en los procesos de elaboración de los Planes, Programas y Actuaciones que afectan al medio ambiente (LOUA, Convenio de Aarhus, Ley 7/1994) . En efecto si se deja a Normas legales posteriores dicho desarrollo, se está hurtando la participación directa del público en **los elementos claves** del Planeamiento.
- La ausencia de una clara apuesta por la Participación ciudadana en todos lo momentos de la Gestión y Desarrollo temporal del Plan impedirá que la sociedad civil pueda ejercer su liderazgo y presión frente a las presiones de los fuertes intereses económicos que anidan alrededor de la Ordenación Territorial en todos sus ámbitos.
- La Sostenibilidad no es, no puede ser un añadido al POTA, porque se lleva, porque es la moda o porque lo recomiendan los Organismos Internacionales (ONU, UE) o el Estado Central. No es posible hacer un Plan con un capítulo o apéndice dedicado a la Sostenibilidad. Por el contrario la sostenibilidad tiene que ser uno de los Principios o Criterios aplicados en la redacción de todas y cada una de las partes del Plan. La presencia del criterio de Sostenibilidad en todo y cada uno de los Objetivos y Estrategias del Plan, debería ser condición “sine qua non” de la Planificación, dada la enorme incidencia que los sistemas Territoriales, de Transporte, Energéticos, tienen en el desarrollo sostenible.
- El POTA se juega su Sostenibilidad en los denominados CENTROS REGIONALES, y LITORAL, donde se asienta la mayor parte de la población y la estructura productiva de Andalucía y por tanto la movilidad.
- Si se pretende ser coherentes con el Objetivo de avanzar hacia una Sociedad del Conocimiento, hay que contemplar en su dimensión adecuada el amplio bagaje de conocimiento, experiencias y buenas prácticas expresado en Directrices, Decisiones, Recomendaciones, Informaciones, Tesis, Artículos, Web, etc. correspondientes a los Programas de Naciones Unidas (Habitat, Programa 21, Desarrollo sostenible u otros con incidencia en el ámbito descrito) y muy especialmente de la Unión Europea (VI Programa de Acción Comunitario en

---

<sup>12</sup> Estatuto de Autonomía de Andalucía. Artículo 12

Materia de Medio Ambiente, Programas de Movilidad sostenible, Programa Europeo de Desarrollo sostenible, Programa de cambio climático; ). Así como el amplísimo conocimiento que anida en la Sociedad Civil Andaluza, sus ONG's, etc. La Participación de la Sociedad, es condición necesaria e imprescindible para una Elaboración, modificación y Gestión del POTA realmente sostenible.

## **CONSIDERACIONES SOBRE LA Jerarquía de Planes y Objetivos:**

Hay un hiato entre los Objetivos finales y los objetivos propios del POTA

De un análisis de dos epígrafes (3 y 4) del apartado [1] se deducen interesantes elementos metodológicos, contradicciones, etc. En efecto contrastan la claridad meridiana del epígrafe 3 con la criptica e, ilegible a veces, redacción del epígrafe 4 dedicado a los Objetivos específicos.

*En el Título I del POTA, bajo la denominación de “Bases de Ordenación, Aplicación y Desarrollo”*

### **apartado [1] Naturaleza, ámbito y finalidad del Plan [N].**

Se definen las finalidades del plan en su apartado 3 (cita literal)

*“3. La finalidad general del Plan es definir la organización física espacial para las funciones territoriales de Andalucía, adecuadas a sus necesidades y potencialidades actuales. Dicha organización, en su desarrollo y ordenación detallada, debe cumplir las siguientes condiciones:*

- a) Que contribuya al desarrollo socioeconómico equilibrado de la región.*
- b) Que proporcione el máximo nivel de articulación e integración interna y con el exterior.*
- c) Que haga posible la sostenibilidad regional y su contribución al equilibrio ecológico global.*
- d) Que favorezca la cohesión social y la mejora de la calidad de vida mediante el acceso equivalente a los equipamientos y servicios.”*

Este es el prisma bajo el que debe confeccionarse todos y cada unos de sus elementos.

Y en el punto siguiente (4) establece unos Objetivos específicos.

*“4. Los objetivos específicos del Plan se dirigen hacia:*

- a) La integración de Andalucía en los procesos de transformación económica, social y territorial que surgen del desarrollo de la sociedad de la información a escala internacional.*

Objetivo tan general que hay poco que decir, incluso dudamos de su virtualidad en el POTA. El uso de palabras como “sociedad de la información” no convierte al POTA en algo mejor.

- b) La potenciación de aquellos instrumentos que se dirigen a reforzar la competitividad económica y la cohesión social y territorial, y que permitirán lograr la convergencia de Andalucía en Europa.*

Con frecuencia olvidamos que a veces no hay que potenciar instrumentos si

no todo lo contrario, dejar de hacerlo. La Omisión o no-Acción también puede conseguir ciertos Objetivos. Si dejásemos de consumir tantísimo combustible fósil tendríamos menos contaminación y menor cambio climático.

La redacción final “...lograr la convergencia de Andalucía en Europa.” No tiene mucho sentido en castellano. La convergencia se logra con algo o alguien no “en” algo o alguien.

*c) El establecimiento de una estrategia de desarrollo territorial de Andalucía que permita movilizar su potencial urbano y productivo, garantizar unos niveles de calidad de vida equivalentes para el conjunto de la población, y avanzar hacia un modelo de desarrollo sostenible.”*

Este quizás sea el objetivo con mayor confusión metodológica. No se trata de “establecer una estrategia de desarrollo territorial que... y avanzar hacia un modelo de desarrollo sostenible.” Por el contrario es el desarrollo territorial el que hay que hacer sostenible, marcando los límites de la “movilización del potencial urbano y productivo..” mejorando nuestro medio ambiente para hacerlo más sano hoy y mañana, ordenando el territorio, protegiendo los recursos, la propia sostenibilidad es un elemento capaz de generar sinergias de carácter económico.

Los cambios medio ambientales que vivimos, apenas perceptibles todavía para los humanos, pero detectados ya por los instrumentos científicos, no son de naturaleza política o cultural, aunque sí sus consecuencias, son de nuestro entorno físico y biológico.

Estos cambios que se están produciendo en los Ecosistemas son de tal magnitud que nuestras vidas se verán afectadas profundamente.

El Cambio Climático es ya una realidad, la Biodiversidad muy dañada ya, tendrá que afrontar ese nuevo riesgo pudiendo producirse una verdadera extinción masiva de especies vivientes. Las posibilidades de sobrevivir en condiciones aceptablemente dignas a esos cambios dependen de nuestra capacidad de adaptación como seres inteligentes. La alternativa es simple: o somos capaces de cooperar y colaborar o desapareceremos. Como acertadamente expone el texto de “Ciudades Europeas Sostenibles”<sup>13</sup>

*“El éxito o el fracaso de las ciudades a la hora de adaptarse a la reestructuración económica y a la unificación depende en gran medida de las propias ciudades y, en particular, de si disponen de un liderazgo político con visión de futuro y una gestión sana.”*

### **Un excelente Modelo en el terreno de la Estrategia de los Planes:**

El 6º Programa<sup>14</sup> de Acción Comunitario en Materia de Medio Ambiente fija unos grandes Objetivos que pueden ayudarnos a dar respuestas a las inquietudes mostradas anteriormente:

*“(7) El Programa tiene por objeto lograr un nivel elevado de protección del medio*

<sup>13</sup> “CIUDADES EUROPEAS SOSTENIBLES” (Comisión Europea, Bruselas, 1996) página 14.

<sup>14</sup> Decisión 1600/2002/CE del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establece el 6º Programa de Acción de la Comunidad Europea en materia de Medio Ambiente. Diario Oficial de las Comunidades europeas 10/09/2002

*ambiente y de la salud humana y una mejora general del medio ambiente y la calidad de vida, enuncia unas prioridades para la dimensión medioambiental de la estrategia de desarrollo sostenible, y debe ser tenido en cuenta al proponer acciones en el marco de la estrategia.”*

*“(8) El Programa tiene como objetivo lograr una disociación entre las presiones medioambientales y el crecimiento económico, manteniendo la coherencia con el principio de subsidiariedad y respetando la diversidad de condiciones de las distintas regiones de la Unión Europea.”*

Que se pretenden alcanzar mediante una jerarquía de Objetivos menores pero ajustados a los anteriores. Los Artículos 4, al 10 del 6º Programa, enuncian un conjunto de Objetivos para la Unión Europea que bajo ningún concepto pueden ser desechados o relegados. Por el contrario están en plena vigencia y coinciden en buena parte con los Objetivos marcados en el POTA. La diferencia está en el carácter preciso, concreto y por tanto operacionales de esos Objetivos. Reseño algunos que por su importancia y oportunidad no pueden faltar en un POTA que se precie. Es posible encontrar en el redactado actual del POTA aseveraciones del mismo tenor, pero imprecisas o excesivamente declarativas, además la jerarquización de Objetivos se reciente por falta de ilación o relación clara entre Objetivos de distintos escalones jerárquicos.

En la actualidad existe un cúmulo de Objetivos en vigor en la U.E. y que tienen una incidencia inmediata en la Ordenación del Territorio. Podemos ver que tienen una redacción más precisa, incluso en ocasiones temporizados, además cada uno de estos Objetivos va acompañado de sus correspondientes acciones o actuaciones, descendiendo a niveles de concreción suficientes para hacerlos operativos.

## **ALEGACIONES PARA INTRODUCIR UN CONJUNTO DE OBJETIVOS EN EL POTA**

- 1) “el logro en 2005 de progresos demostrables en el cumplimiento de los compromisos del Protocolo de Kioto.”
- 2) “alentar el uso de fuentes de energía renovables, en particular mediante incentivos, incluso a nivel local, fijando un objetivo indicativo del 12 % del uso energético total para el año 2010;”
- 3) “disociar el crecimiento económico y la demanda de transporte con el objetivo de reducir las consecuencias medioambientales.”
- 4) “fomentar la eficiencia energética, en particular para la calefacción, la refrigeración y el agua caliente, en el diseño de edificios;”
- 5) el fomento de modelos y evaluaciones sobre el clima a escala regional tanto para preparar medidas de adaptación regional tales como la gestión de los recursos hídricos, la conservación de la biodiversidad y la prevención de la desertización y las inundaciones, como para mejorar la sensibilización de los ciudadanos y las empresas al respecto.
- 6) Detener el deterioro de la biodiversidad con el fin de alcanzar este objetivo de aquí a 2010, incluida la prevención y la atenuación del impacto de las especies y genotipos exóticos invasivos.
- 7) conservar, restaurar adecuadamente y utilizar de manera sostenible el medio marino, las costas y los humedales,

- 8) conservar y restaurar adecuadamente las zonas de importante valor paisajístico, incluidas las zonas cultivadas y las sensibles,
- 9) conservar las especies y los hábitats, y en particular prevenir la fragmentación de éstos,
- 10) fomentar un uso sostenible del suelo, prestando especial atención a la prevención de su erosión, deterioro y contaminación, así como (a la prevención) de la desertización.
- 11) contribuir a una mejor calidad de vida mediante un enfoque integrado centrado en las zonas urbanas,
- 12) lograr niveles de calidad de las aguas subterráneas y superficiales que no den lugar a riesgos o efectos significativos en la salud humana y el medio ambiente, y asegurarse de que el ritmo de extracción de recursos hídricos sea sostenible a largo plazo,
- 13) alcanzar niveles de calidad del aire que no den lugar a riesgos o efectos negativos significativos en la salud humana y el medio ambiente,
- 14) reducir sustancialmente el número de personas afectadas periódicamente por niveles medios de ruido prolongado, en particular los derivados del tráfico que, según los estudios científicos, tienen efectos perjudiciales para la salud humana, y preparar la fase siguiente de los trabajos sobre la Directiva sobre el ruido.

h) Sobre el medio ambiente urbano:

15) una estrategia temática que fomente un enfoque integrado horizontal de las políticas comunitarias y que mejore la calidad del medio ambiente urbano, que tenga en cuenta los avances realizados en la aplicación del actual marco de cooperación (1), lo revise cuando sea necesario, y trate sobre:

- el fomento del Programa 21 local,
- la disminución de los vínculos entre el crecimiento económico y la demanda de transporte de pasajeros,
- la necesidad de un mayor peso del transporte público, del ferrocarril, de la navegación interior, y de los modos de desplazamiento a pie y en bicicleta,
- la necesidad de hacer frente a un volumen de tráfico en aumento y de disociar de manera significativa el crecimiento del transporte y el crecimiento del PIB,
- la necesidad de fomentar el uso de vehículos con bajos niveles de emisiones en el transporte público,
- la toma en consideración de indicadores medioambientales urbanos.

## **TÍTULO II. MODELO TERRITORIAL:**

La primera cuestión, de método, consiste en reconocer que el Modelo que se elija, sea el que sea, debe ser el adecuado para cumplir los objetivos finales del POTA:

- a) *Que contribuya al desarrollo socioeconómico equilibrado de la región.*
- b) *Que proporcione el máximo nivel de articulación e integración interna y con el exterior.*

c) *Que haga posible la sostenibilidad regional y su contribución al equilibrio ecológico global.*

d) *Que favorezca la cohesión social y la mejora de la calidad de vida mediante el acceso equivalente a los equipamientos y servicios.*

No hay un solo modelo que cumpla estos objetivos, es posible geográficamente proponer escenarios distintos.

Se ha optado por un Modelo que partiendo de la trama territorial actual, la realmente existente, marche hacia el cumplimiento de esos objetivos.

El problema está en la necesidad de “Ordenar el Territorio” (en sentido extenso) distribuyendo permisos o prohibiciones de usos del mismo. Y no es probable que el simple enunciado de estos objetivos conduzca a la concreción real del modelo, sin la intervención directa y efectiva de los poderes públicos. El POTA debe cumplir inevitablemente esa función o nacería muerto.

### ***[10] Objetivos del Modelo Territorial de Andalucía [O]. (pag 18)***

*Constituyen la expresión más global de la política territorial andaluza y pueden resumirse en:*

*1. Consolidar Andalucía como un territorio articulado físicamente, integrado económicamente y cohesionado socialmente en el marco de la comunidad española y europea.*

*2. Servir de referencia y favorecer un desarrollo económico solidario y territorialmente equilibrado, que contribuya al incremento de la calidad de vida, el bienestar social y el uso racional de los recursos naturales y culturales.*

*3. Contribuir al desarrollo y aprovechamiento de las capacidades y valores propios del conjunto de la región y de cada una de sus partes, en la perspectiva de su plena integración en el territorio de las redes y de la sociedad de la información y el conocimiento a escala global.*

### **CONSIDERACIONES:**

No se puede ocultar la importancia de la distribución en el Territorio de los asentamientos y actividades humanas para la Sostenibilidad del Sistema en su conjunto. Desde la Eficiencia energética aparejada al transporte, hasta la ocupación del territorio por los asentamientos Urbanos es un problema absolutamente imbricado en el problema de la Sostenibilidad.

Es obvio que no hay una distribución al azar de los asentamientos humanos y sus vías de comunicaciones.

La actual situación de distribución espacial de la población y sus interrelaciones están en cierta medida determinadas por la búsqueda más o menos consciente de la eficiencia en el uso de los recursos naturales y las relaciones comerciales. Pretendemos, siguiendo en esa línea, hacer consciente esta aspiración y optimizarla desde el punto de vista de la Sostenibilidad.

Pero también existe una parte de la actual estructura territorial de reciente desarrollo, fruto de una insensible e insostenible explotación de los recursos, sobre todo, ligada a la actividad turística y al urbanismo expansivo y depredador de recursos. En este caso se pretende una reconducción de la situación y una Omisión de nuevos desarrollos en esa dirección.

No es aceptable adoptar una actitud pasiva ante los empujes y acciones que van configurando el Modelo Territorial. Es precisa una actitud activa, de redirección en la construcción del Modelo Territorial, algo que va implícito en la Planificación,

pero que requiere decididas intervenciones para conseguir los Grandes Objetivos finales que persigue la Planificación.

No es suficiente ni coherente con los Objetivos Finales del Plan, (pag 7, apartado 3c) la expresión "...y el uso racional de los recursos naturales y culturales." del Objetivo 2. y no lo es por ambigua e inconcreta. Pues los humanos hacemos siempre un uso "racional" de los recursos naturales.. pero eso no significa que ese uso además sea Sostenible. La necesidad del POTA de tener que explicar el principio de "uso racional de los recursos naturales" va implícita en la ambigüedad de esa expresión. No es suficiente que contribuya a .. el propio Modelo Territorial debe ser sostenible. La Sostenibilidad va más allá del uso racional de los recursos naturales.

### **ALEGACIÓN:**

16) A los tres Objetivos enunciados debe añadirse un cuarto:

"El Modelo Territorial como elemento coadyuvante e imprescindible de la Sostenibilidad social, económica y medioambiental."

### **ALEGACION:**

Al Epígrafe 2.El uso más sostenible de los recursos (página 18)

17)Añadir. Es comprensible adoptar políticas de "gestión de la demanda " en recursos como el agua o la energía. Pero hay otros recursos que por su propia naturaleza finita y no reciclables, requieren otro tipo de políticas. Gestión de la Oferta.. (Suelo, combustibles fósiles)

18) Añadir un apartado e) que haga referencia a los efectos de nuestros comportamientos en el ciclo global mundial

## **TÍTULO III: ESTRATEGIAS DE DESARROLLO TERRITORIAL**

### **CONSIDERACIONES:**

Compartimos con el POTA la propuesta del Título III, Capítulo 1, Sección 4 apartado [45] Modelo de Ciudad [N] Orientación y control de los procesos de urbanización y la calidad urbana.

(apartado 2. Uno de los Elementos claves del POTA y donde se juega su verdadera capacidad para "Odenar el Territorio" y hacerlo sosteniblemente.)

*La consecución de un modelo de ciudad compacta, funcional y económicamente diversificada, evitando procesos de expansión indiscriminada y de consumo innecesario de recursos naturales y de suelo. Este modelo de ciudad compacta es la versión física de la ciudad mediterránea, permeable y diversificada en su totalidad y en cada una de sus partes, y que evita en lo posible la excesiva especialización funcional y de usos para reducir desplazamientos obligados, así como la segregación social del espacio urbano.*

*El desarrollo urbano debe sustentarse en un modelo basado en la creación de ciudad que genere proximidad y una movilidad asegurada por altos niveles de dotaciones de infraestructuras, equipamientos y servicios de transportes públicos.*

Con especial referencia a los Centros Regionales:

*“a) En los Centros Regionales, inmersos en procesos de carácter metropolitano, el modelo de ciudad compacta y diversificada debe ser preservado y defendido frente a tendencias que produzcan la segregación social y funcional, especialmente del espacio residencial (urbanizaciones residenciales suburbanas de primera y segunda residencia) y comercial (grandes superficies desvinculadas de la estructura urbana), y que produzcan un espacio urbano continuo o conurbado en el que se eliminan los componentes rurales y naturales de mayor valor. Especial importancia tiene la defensa de la personalidad urbana y funcional diferenciada de los núcleos que forman parte de los procesos metropolitanos. Las ciudades medias y pequeñas que se integran en los ámbitos metropolitanos deben hacerlo desde la preservación de sus características y valores urbanos propios, evitando la indiscriminada formación de continuos urbanos que acaben con los modelos diversos de ciudad preexistente.”*

Siendo absolutamente imprescindible este Modelo de ciudad para una Sostenibilidad Urbana, **no es suficiente**. A pesar del esmerado redactado que aborda cada uno de los problemas de nuestras zonas metropolitanas y en general de nuestras ciudades andaluzas, evidenciando lo que no se puede hacer desde la óptica de la Sostenibilidad, creemos necesario introducir ciertos elementos y parámetros que completen la redacción y permitan avanzar en la realidad hacia los Objetivos perseguidos.

Se proponen un conjunto de Estrategias que pretenden avanzar hacia los Objetivos anteriores. No son las únicas, seguro que nuestra Sociedad generará muchas otras. Todas las propuestas son materia necesaria en una Ordenación Territorial donde los sistemas urbanos tienen un enorme peso

Como es necesario ir conociendo si nuestras Acciones y Estrategias avanzan en la dirección deseada, para ello hay que introducir un conjunto de Indicadores que midiendo las repercusiones de nuestras Acciones nos digan si estamos avanzando en la dirección correcta. Los Indicadores que se proponen son múltiples, Obligados unos por la Unión Europea, otros acordados por la ciudadanía, sus organizaciones y por las Instituciones.

Cada Estrategia propuesta incluye un conjunto de Acciones que inciden en la realidad y que han sido pensadas para que unidas entre sí nos acerquen a unas ciudades Sostenibles. Al ser Estrategias pueden llevar varias Acciones. La palabra alegación se antepone a todas aquellas cuestiones que se consideran necesarias, al margen de la filosofía o consideraciones que las apoyan.

## **LA CIUDAD SOSTENIBLE, NUESTRO PRIMER ENTORNO.**

La Unión Europea es hoy el lugar con los mejores indicadores de calidad de vida del mundo. Pero la alteración de los Ecosistemas hace peligrar esos logros. Mantener esa calidad de vida requiere cambios inevitables en nuestra forma de relacionarnos con el Medio Ambiente.

La U.E., y todos sus estados miembros, junto a la ONU están generando una corriente y un liderazgo mundial hacia un Desarrollo Sostenible.

Las ciudades son el lugar común de vida de la gran mayoría de ciudadanos de la U. E. El 80 % de la población de la Unión Europea vive en núcleos urbanos.

Cualquier intento por hacer más Sostenible nuestras vidas en el planeta requiere, exige, contemplar la Sostenibilidad de nuestras ciudades.

La sostenibilidad urbana debe resolver los problemas dentro de la ciudad y también los que la ciudad ocasiona en el conjunto del mundo, y hay que hacerlo con los múltiples recursos y soluciones que la ciudad ofrece y no caer en la tentación de trasladar los problemas a otro lugar o pasárselo a las generaciones futuras.

Ya existen movimientos y Redes de Ciudades comprometidas con la Sostenibilidad como las ciudades firmantes de la Carta de Aalborg, entre las que existen algunas notables ciudades Andaluzas.

*<sup>15</sup> “ Estamos convencidos de que la vida humana en este planeta no se puede sostener sin unas comunidades locales sostenibles. El gobierno local se encuentra cerca del lugar donde se perciben los problemas ambientales y muy cerca de los ciudadanos; además, comparte con los gobiernos de todos los ámbitos territoriales la responsabilidad del bienestar de la humanidad y de la naturaleza. Por tanto, las ciudades tienen una función determinante en el proceso de cambio de los modos de vida, de la producción, del consumo y de las pautas de distribución del espacio.”*

## **CONSIDERACIONES SOBRE urbanismo sostenible.**

Para que el Diseño Urbano, la Ordenación del Territorio, conduzcan hacia la Sostenibilidad debe cumplir un conjunto de requisitos que de forma unánime recomiendan todos los expertos y los Programas, Directivas, Informes, Planes y Leyes tanto de la ONU y Unión Europea, etc. :

Los Principios ya se han expuesto pero recordamos el fundamental<sup>16</sup>:

*“...La planificación no debe buscar siempre un "equilibrio" entre los beneficios del crecimiento y los costes para el medio ambiente; los planificadores deben determinar las capacidades ambientales e impedir que se superen sus límites. Esto puede conducir a descartar ciertos tipos de proyectos, cualesquiera que sean sus beneficios actuales. **La planificación debe estar "limitada por la oferta" y no "dirigida por la demanda"**.*

**Y sabemos que solo podemos ofertar lo que podemos Reponer, lo que podemos Sostener.**

Los particulares intentarán que la propiedad, sus propiedades tengan un carácter de absoluto, que puedan hacer con ellas cuanto les de la gana, pero en ningún Estado Democrático de Derecho del mundo se acepta tal sentido absoluto de la propiedad, por el contrario la propiedad privada se subordina al interés general y en todos los Estados del mundo existen leyes para regular el uso y evitar el abuso de los propietarios y Leyes de Expropiación cuando el Bien General lo demanda.

**No es la Demanda quién debe guiar el POTA, sino la Oferta que**

<sup>15</sup> (Carta de Aalborg, Dinamarca, Mayo , 1994)

<sup>16</sup> “CIUDADES EUROPEAS SOSTENIBLES” (Comisión Europea, Bruselas, 1996) página 34 de las Conclusiones.

## **Sosteniblemente podemos hacer del Territorio , en sentido amplio, de Andalucía.**

Entendemos que la Planificación espacial es esencial para el Desarrollo Sostenible. La distribución en el espacio de las construcciones humanas determinan no solo la calidad de vida de sus habitantes, si no el respeto por el Medio Ambiente de esa disposición espacial.

Es preciso tener en cuenta como **Idea Central** que:

*“El desarrollo sostenible impone el paso a sistemas de ordenación que reconozcan la capacidad de carga del medio ambiente a nivel local, regional y mundial como principios de referencia dentro de los cuales se pueden discutir otras consideraciones.”<sup>17</sup>*

Por ello Proponemos basar la Planificación Espacial en nuestras Ciudades (seán Centros Regionales, como Ciudades Medias) en las siguientes elementos:

CONSIDERACIONES PARA: Contener la Expansión Urbana.

Adjuntamos un cúmulo de razones para adoptar esta decisión:

La Expansión Urbana es contraria al desarrollo sostenible de nuestras ciudades.

Permitir la Expansión Urbana conduce a:

- Perdida de Espacios Verdes y Biodiversidad de los entornos naturales al entrometerse en el territorio Rural.
- Al aumentar las distancias entre los barrios y zonas urbanas la hace más dependiente del coche, disparando el consumo de petróleo y la producción de gases de efecto invernadero, impidiendo el cumplimiento del Protocolo de Kioto.
- Insolidaria con los países menos desarrollados al demandar grandes cantidades de petróleo, y muchos otros recursos, elevando sus precios en el mercado internacional.
- Atiende los intereses privados de una minoría de propietarios declinando la defensa de los intereses generales.
- La construcción difusa es cara, dilapidadora de recursos, y no favorece en nada las relaciones personales entre los ciudadanos. La urbanización difusa, las ciudades difusas, se alejan de la sostenibilidad, pues para mantenerse necesitan de un mayor consumo de recursos que las ciudades compactas, su “huella” ecológica es decenas de veces la superficie propia para suministrarse los elementos básicos para su subsistencia (alimentos, agua, energía, etc.) y este consumo derrochador de recursos naturales consigue unos pésimos resultados en conocimiento y relaciones e interacciones humanas, razón de ser de una ciudad.<sup>18</sup>
- En la urbanización difusa se han separado los usos y las funciones, ocupando territorios amplios<sup>19</sup>, conectándolos a través de una tupida red de carreteras para

<sup>17</sup> CIUDADES EUROPEAS SOSTENIBLES” (Comisión Europea, Bruselas, 1996) página 35 de las Conclusiones.

<sup>18</sup> es el principio de la Reina Roja. La ciudad Sostenible. [José Manuel Naredo](#) y [Salvador Rueda](#).

<sup>19</sup> En Sevilla durante los últimos 30 años la población aumento una vez y media (1,5) mientras el suelo construido aumentó en diez veces (10)

transporte motorizado y de unas redes de servicios técnicos. El transporte se ha convertido así en la actividad con un mayor consumo de energía del conjunto de actividades humanas. Además de la separación de funciones, se ha segregado socialmente a la población atendiendo a los niveles de renta, lo que ha provocado una merma de estabilidad y de cohesión social. La segregación social y la separación de funciones han dado lugar a un puzzle territorial con pocos portadores de información en cada pieza dando lugar a una gran homogeneidad y empobrecimiento de esos espacios. La ciudad se diluye y se difumina convirtiéndose en asentamientos urbanos dispersos.

## **ALEGACIÓN**

19) Aún cuando cada ciudad es única, en general nuestras ciudades adolecen de problemas comunes. Proponemos contener la Expansión urbana de nuestras ciudades y que el crecimiento natural de la población se haga dentro de los límites del actual casco urbano, permitiendo aumentar la densidad urbana, acercándonos a los valores recomendados.

## **CONSIDERACIONES para una Densidad urbana adecuada.**

En efecto la densidad de las ciudades es una cuestión prioritaria para su diseño. Existen suficientes pruebas científicas sobre el aumento exponencial del consumo de petróleo producido por el tráfico urbano de los vehículos particulares cuando las ciudades tienen bajas densidades de habitantes por Hectárea<sup>20</sup>.

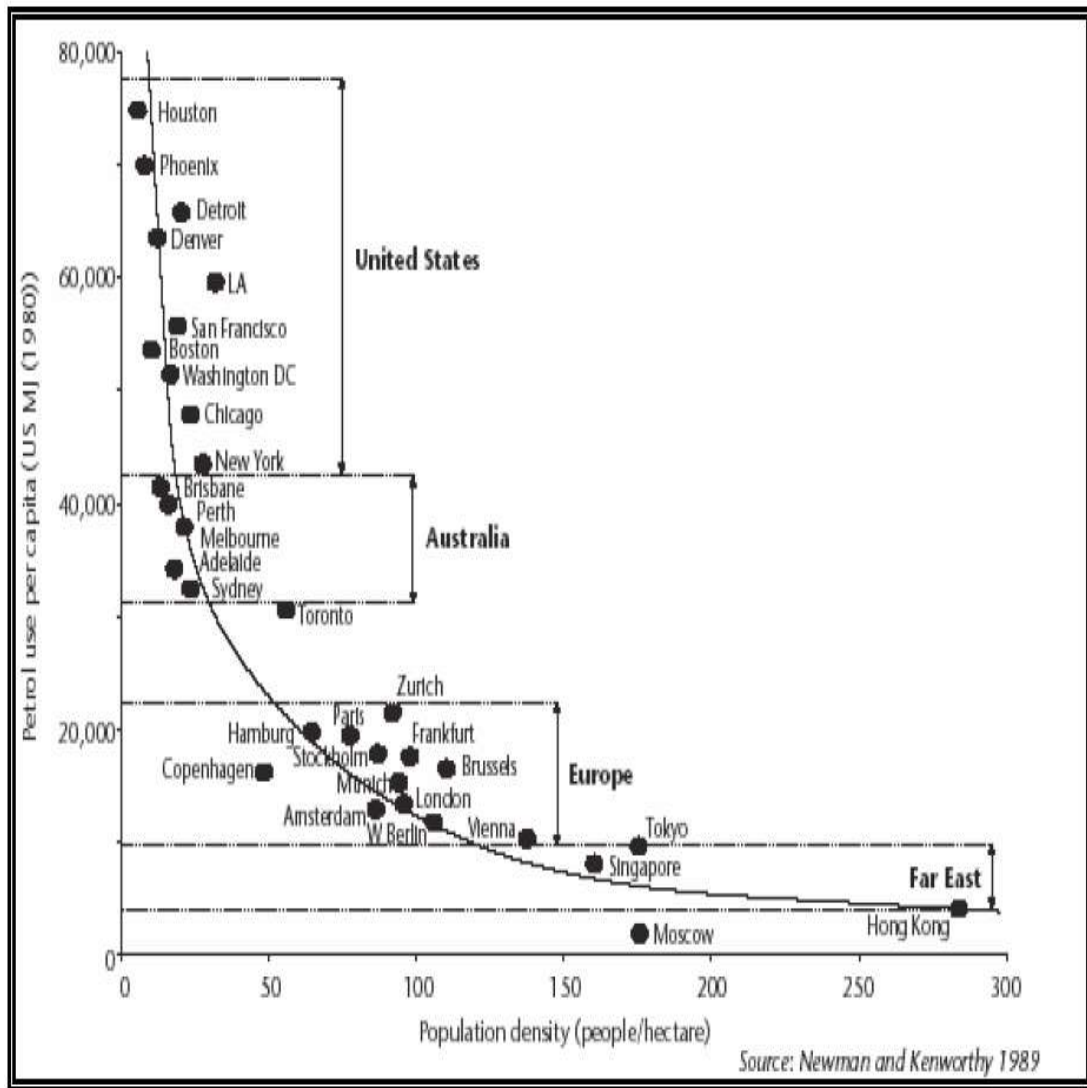
El *Libro Verde sobre el Medio Ambiente Urbano* (CEE, 1990) señala que las ciudades tienen un gran potencial para reconciliar los diferentes aspectos de la sostenibilidad. La densidad de población que caracteriza a las ciudades hace fácilmente accesible una inmensa y variada oferta de trabajos, bienes, servicios, ocio y vida social. Esa misma densidad permite una gran cantidad de desplazamientos en transporte público ecológico, fomenta servicios más eficaces desde el punto de vista del medio ambiente (como, por ejemplo, la reutilización y el reciclado de residuos) y promueve maneras de construir de mayor eficiencia energética. Una densidad de Población sobre 100 habitantes por Hectárea es una buena ratio (ver la gráfica). Siendo claramente insuficiente y grave la situación cuando es inferior<sup>21</sup>:

*“...Estos problemas se agudizan cuando la densidad de población disminuye y cuando las actividades cotidianas (ir a casa, al trabajo, y de compras) implican largos trayectos. Se ha observado que se da un fuerte aumento de la utilización del automóvil cuando la densidad de población cae por debajo de los 50-60 habitantes por hectárea.”*

---

<sup>20</sup> (Gráfica publicada en el Sexto Programa de Acción de la Comunidad Europea en materia de Medio Ambiente: '**Medio ambiente 2010: el futuro está en nuestras manos**'). Ver Anexo IV.

<sup>21</sup> COM(2004) 60 final: “Hacia una estrategia temática sobre el medio ambiente urbano” VI Programa de Acción de la C. E. En materia de Medio Ambiente. COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL CONSEJO, AL PARLAMENTO EUROPEO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES. Bruselas, 11.02.2004.



Gráfica<sup>22</sup> que relaciona la densidad urbana y el consumo de combustibles en las ciudades del mundo. Dato clave para entender la movilidad sostenible y la eficiencia energética en las ciudades.

Las ciudades con una adecuada densidad tienen un conjunto de buenas posibilidades, tales como:

- Un menor consumo de energía porque los desplazamientos de los ciudadanos para ir al trabajo, a las compras, al ocio, etc. son más cortos y en muchos casos pueden hacerse a pié.
- Los Servicios de toda clase (sanitarios, ocio, deportivos, municipales, bancarios, etc.) quedan más cercanos al domicilio.
- Los comercios son más visitados y sus negocios mejoran al moverse más gente a pié.
- Una mayor densidad significa asimismo que los servicios de infraestructura (alcantarillado, tuberías aguas, teléfono, cable, electricidad, etc.) pueden

<sup>22</sup> Publicada en la estrategia temática sobre urbanismo sostenible del Sexto Programa de Acción de la Comunidad Europea en materia de Medio Ambiente)

prestarse con mayor eficacia y menor costo, debido a las distancias más cortas.

- La recogida de basuras y otros residuos es más barata, fácil y eficiente.
- El transporte público se rentabiliza más al ser más utilizado.
- Las relaciones Humanas se enriquecen, así como el uso y disfrute de eventos culturales y del ocio.
- Ahorra en viarios e infraestructuras así como en su mantenimiento.
- Al estar todo más cerca, se disminuye el uso del coche, la ciudad se vuelve más saludable al estar menos contaminada y ser menos ruidosa.
- La calidad de vida de los niños mejora porque tienen más oportunidades de expansión entre peatones que entre coches.
- La distancia media de los trayectos recorridos por la gente está íntimamente correlacionada con la densidad de población, según concluye un estudio del ministerio británico de medio ambiente.
- Un mayor densidad ofrece mejores oportunidades para cerrar los ciclos de recursos. La distribución de calor, la reutilización y el reciclado de residuos son más viables. La concentración de actividades económicas proporciona el volumen de negocio suficiente para sustentar actividades especializadas que de otra forma no podrían alcanzar economías de escala.
- Los altos costes del suelo urbano favorecen formas de construcción más compactas y de mayor rendimiento energético.

Nuestras ciudades deben adaptarse a este diseño, como muy acertadamente recoge el POTA, el Sexto Programa de Acción de la Comunidad Europea en materia de Medio Ambiente, Recomendaciones y Planes Estatales, Andaluces, y todas las cualificadas opiniones de urbanistas existentes. Solo la ignorancia o la irresponsabilidad no tendría en cuenta estos datos y tantas recomendaciones e ideas al respecto.

Pero es preciso avanzar en la realidad hacia este irrenunciable Objetivo:

### **ALEGACIONES para densificar nuestras ciudades:**

Con las miras puestas en un horizonte a medio plazo, se proponen las siguientes Acciones que deben entenderse respetando el Principio de Usos Mixtos.

- 20) Priorizando el desarrollo urbano en zonas ocupadas frente a zonas verdes.
- 21) No aceptar ninguna expansión urbana de ciudades cuyas densidades sean inferiores a los límites de 60 habitantes/hectáreas tanto en ciudades Medias como pequeñas.
- 22) Los núcleos urbanos que configuran las Areas metropolitanas llamadas Centros Regionales, deben adecuar su crecimiento a la consecución de ratios alrededor de 100 habitantes/hectareas como sucede en la mayoría de las ciudades de la U.E. (ver Gráfica), y no permitir la expansión de estos núcleos que en la actualidad tengan o con la expansión propuesta pudieran acabar teniendo densidades inferiores.
- 23) El crecimiento de las ciudades, cuando hayan alcanzado las ratios descritas solo se aceptarán en las direcciones donde existen previamente Transportes Públicos especialmente líneas ferroviarias.
- 24) Incentivar fiscalmente (tasas por construcción y otras) y publicitar la construcción de la segunda y tercera plantas en los miles de viviendas de una sola planta en nuestras ciudades.

- 25) Destinar los terrenos de huecos dejados por industrias cerradas o erradicadas del casco urbano para viviendas.
- 26) Establecer límites máximos en el tamaño de parcela (podría estar sobre 200 m<sup>2</sup>) para su acatamiento por las Ordenanzas de los PGOU y Normas urbanísticas de las ciudades de Andalucía.
- 27) Asegurar una conservación, renovación y reutilización apropiada de nuestra herencia cultural urbana. Aplicar requerimientos para un diseño y construcción sostenibles y promover la arquitectura de alta calidad favoreciendo las nuevas tecnologías de construcción.

### **CONSIDERACIONES SOBRE Diseño de Usos Mixtos.**

La Planificación debe mezclar todas las posibles formas de usos del espacio: construcciones en altura, entre medianeras, servicios, zonas comerciales, zonas recreativas, deportivas, ocio, parques, etc. Asegurando un urbanismo de usos del suelo mixtos, con un balance equilibrado entre la actividad laboral, residencial y de servicios, dando prioridad a un uso residencial en el núcleo urbano.

*“ Los planes de ordenación deben favorecer los usos mixtos y no la separación de usos mediante una subdivisión rígida en zonas. Los sistemas de planificación del espacio que actualmente se basan en esta última estructura deberán hacerse más flexibles.”<sup>23</sup>*

Por tanto acabar con el zoning:

### **ALEGACIONES SOBRE Diseño de Usos Mixtos.:**

28) Para toda nueva zona de construcción de viviendas en suelos urbanos establecer usos mixtos en cuanto a residencial y servicios y dentro de los usos residenciales, sus distintos tipos de residencial: Viviendas protegidas, vivienda en altura de hasta 5 plantas, incluido áticos, adosados, entremedianeras, etc. configurando Barrios mixtos en su morfología y sus usos.

### **CONSIDERACIONES SOBRE construcción sostenible.**

Existen los suficientes conocimientos tecnológicos para hacer unas construcciones con una alta eficiencia energética. El Proyecto SARA de la Unión Europea demuestra que se puede ahorrar un 30% en gastos de energía en los edificios (luz, calefacción, refrigeración, mantenimiento, etc.) con un incremento de costos de solo un 5%. Estos edificios son muy competitivos si consideramos en el precio, los costos de mantenimiento, la durabilidad y el precio de reventa. La arquitectura bioclimática es ya una realidad a costos muy competitivos.

### **ALEGACIONES:**

- 29) El diseño de las viviendas debe incluir la orientación adecuada para minimizar las necesidades energéticas.
- 30) Se han aprobado por la U.E<sup>24</sup> y por el Estado Español leyes para la eficiencia energética de los edificios. Es obligado su estricto cumplimiento e incentivarlo informando a los consumidores, creando Etiquetas de eficiencia energética, como ya ocurre con los Electrodomésticos.

<sup>23</sup> CIUDADES EUROPEAS SOSTENIBLES” (Comisión Europea, Bruselas, 1996) página 34 de las Conclusiones.

<sup>24</sup> Directiva 2002/91/CE del Parlamento y el Consejo, sobre Eficiencia energética de los edificios.

31) Uso de materiales de construcción respetuosos del medio ambiente, fácilmente reciclables o reutilizarse y que no contengan sustancias peligrosas.

32) Las renovaciones de edificios, las construcciones en general producen grandes cantidades de escombros. Existen mecanismos y sistemas adecuados para su reciclado<sup>25</sup>.

### **CONSIDERACIONES SOBRE CALIDAD DE VIDA en nuestras ciudades.**

La calidad de vida de los ciudadanos en las ciudades está íntimamente ligada a la CIVILIDAD, a la INTERACCION HUMANA, capaz de producir bienestar, salud, empleo, vivienda, cultura, y relaciones humanas satisfactorias como elementos más importantes de la sociabilidad de nuestra especie.

Hacer ciudades es mucho más que hacer casas y asfaltar calles. Hacer una ciudad habitable es hacer buenos barrios, y hacer un buen barrio es mucho más que hacer casas.

Para conseguir unas Ciudades Habitables, Civilizadas, Hospitalarias hay que abordar los problemas físicos de la ciudad, pero también sus problemas sociales.

*“ Las calles y los edificios influyen en la relación entre la ciudad y sus habitantes y constituyen un marco, un espacio arquitectónico y urbano en el que se puede desarrollar la sociedad y la cultura. La "urbanidad" también está basada en la capacidad de los ciudadanos de reconocerse simbólicamente a sí mismos en su propia ciudad y cuanto más complejas sean las configuraciones urbanas, más ricos y sensibles serán sus efectos.”*

La calidad de vida requiere de ciertos factores: Bienestar, Barrios habitables, Vivienda digna, Salud, Infraestructuras adecuadas y suficientes, Entorno humano, etc.

Con la expansión de nuestro núcleo urbano, se hace cada vez mas alto el nivel de uso del automóvil, incrementando considerablemente la congestión del tráfico, el consumo de energía y la emisión de contaminantes, por ello es necesario el control continuo de los niveles de ruido y del aire que tanto influyen en la calidad de vida.

### **ALEGACIONES SOBRE La Rehabilitación Urbana. La primera Prioridad.**

La Rehabilitación Urbana es Prioritaria a la expansión, es más barato, y mejora la calidad de vida de forma importante.

Se proponen:

33) Los municipios deben estar obligados a tener Ordenanzas sobre tamaños de vías, aceras, etc. en las calles actuales y para toda nueva construcción que permitan recuperar nuestras calles para la convivencia. Deben existir unos mínimos andaluces.

34) Las zonas programadas para su urbanización a veces tardan mucho tiempo en materializar su edificación, mientras, deben tener usos temporales como zonas verdes o espacios abiertos acotados, de ocio, etc.

35) Los solares deben obligatoriamente estar cercados y protegidos.

36) Las zonas vacías reorientadas hacia la edificación de viviendas con la densidad adecuada.

---

<sup>25</sup> Proyecto WAMBUCO de UE prepara la publicación de un Manual sobre residuos de construcción.

## **ALEGACIONES SOBRE Crear Barrios en vez de limitarse a construir casas:**

Un Barrio es sobre todo una comunidad con vocación histórica. Sus espacios públicos son los que posibilitan la convivencia y configuran la comunidad. Los lugares públicos tienen tres aspectos o funciones diferenciadas a lo largo de la historia: mercado, movimiento y encuentro.

*Como muy acertadamente dice el Informe de Ciudades Sostenibles:*

*“ Crear un sentimiento de comunidad es un objetivo relativamente intangible y difícil de planificar. No obstante, ciertos elementos que contribuyen a la "comunidad" son tangibles y susceptibles de influencia. Los barrios, unidades coherentes dentro del sistema urbano, son uno de esos elementos. Los estudios sociales deben combinarse con el análisis espacial a fin de determinar las condiciones propicias para la creación de buenos barrios.”*

La vivienda tiene una función de escaparate del éxito o el fracaso de la integración social. Pero los estudios hechos dicen que<sup>26</sup>:

*“ ...un buen alojamiento exento de cualesquiera otras medidas políticas no mejora la productividad laboral, el rendimiento escolar o la salud (con excepción de la tuberculosis) ni reduce la criminalidad (excepto en el caso de los delitos sexuales cometidos fuera de la vivienda). No obstante, si la vivienda se considera el núcleo de las condiciones de vida en un entorno local que también consiste en unas mejores condiciones sociales y laborales, entonces se puede alcanzar un fuerte efecto sinérgico. No cabe esperar que surjan barrios funcionales cuando sus habitantes se sienten aislados de la sociedad”*

Así las “Urbanizaciones de lujo”, tipo “Bálsamo de Fierabras” o “Reposo del Guerrero”, solo sirven para satisfacer el ego y mostrar al mundo el éxito social alcanzado por sus poseedores, pero no mejora ninguna otra cosa importante para la calidad de vida de sus moradores. Incluso existen indicios de lo contrario: atraen la delincuencia por ostentación y agravio como las moscas a la miel. Esto genera problemas y conflictos de seguridad. Se blindan las viviendas, pero una jaula de oro sigue siendo una jaula. La movilidad se ve drásticamente restringida y constreñida al coche. Las relaciones humanas pierden calidad, el sentimiento de aislamiento es general, los más jóvenes comienzan su resistencia desde el día de la mudanza, etc.

Las ciudades en su conjunto tienen una función social y el centro de las ciudades puede ser un cuarto de estar para los ciudadanos. Sin embargo, algunas ciudades y barrios son cada vez más inhóspitos debido a la ausencia de gente y actividad en las calles, con problemas de marginación social y de aumento de la criminalidad, etc.<sup>27</sup>

En muchas ciudades el comercio deserta de sus calles, el tráfico es la prioridad que lo invade todo. Las calles pertenecen a los automóviles. Hay que devolvérselas a los ciudadanos.

### **ALEGACIÓN**

37) Todas las ciudades Medianas y de los Centros Regionales deben estar obligadas a elaborar Planes de Recuperación Integral de sus Centros históricos, orientados a promover la civilidad, las relaciones humanas de todo tipo, etc.

<sup>26</sup> (Fundación Europea para la Mejora de las Condiciones de Vida y de Trabajo, 1992).

<sup>27</sup> Análisis del Ministerio de Medio Ambiente, Finlandia. Ciudad de Helsinki/Jussi Rautsi, 1993

38) Se precisan que las ciudades de Andalucía elaboren Planes para facilitar el uso amable de sus calles, de sus plazas, y rincones lúdicos.

39) Se precisan que las ciudades de Andalucía elaboren Planes para rescatar el pequeño y mediano comercio en zonas peatonales o de tráfico restringido y acceso por Transporte Público.

40) Se precisan que las ciudades de Andalucía elaboren Planes dirigidos a reubicar las industrias que producen emisiones potencialmente peligrosas, molestas, ruidosas, o que generan un tráfico de camiones, etc. y que se encuentran en el casco urbano hacia los polígonos industriales, facilitando terrenos, etc., comenzando por las potencialmente peligrosas.

41) E igualmente deben estar obligados a elaborar Planes para la Reubicación de las Industrias asentadas en suelo no Urbanizable o rústico, en Polígonos Industriales.

### **ALEGACIONES SOBRE Viviendas habitables y asequibles. Vivienda para todos.**

Una vivienda digna para todos, a un precio asequible, debe constituir un objetivo político básico. La vivienda es un derecho fundamental del ciudadano reconocido por la Constitución<sup>28</sup> y las Leyes Internacionales<sup>29</sup>.

La vivienda es un servicio social y un bien social o colectivo, un elemento de la sociedad y del conjunto de las relaciones sociales, así como un refugio. La vivienda también es consumidora de suelo y demanda servicios físicos tales como agua y alcantarillado, y servicios sociales para sus moradores.

Se propone :

42) Aumentar la oferta de viviendas sociales: los ciudadanos más desfavorecidos deben tener acceso a una vivienda más barata o no lucrativa. La vivienda debe satisfacer las necesidades reales, lo que exige un uso eficiente de las viviendas existentes y con la rehabilitación urbana.

43) Dar prioridad a la gente con necesidad de vivienda, incluidas familias con niños, emigrantes y refugiados, jóvenes, discapacitados y familias monoparentales

44) Mejorar la calidad de las viviendas sociales, tanto en lo que se refiere al diseño y al confort interiores (eficacia energética) como al entorno exterior (seguridad, accesibilidad al mercado de trabajo, escuelas y otro tipo de infraestructuras).

45) Mejorar las condiciones de vida de las personas que carecen de domicilio.

46) En el diseño de los barrios y grupos de viviendas debe incorporarse el concepto de "vigilancia pública" de los espacios comunes, para tratar de minimizar en lo posible el mal uso, el destrozo, gamberrismo y la delincuencia.

### **ALEGACIONES A LA Planificación de un futuro cambiante.**

Cada día se pone más de manifiesto la tendencia de nuestras sociedades a un importante incremento del ocio, y una demanda creciente de espacios abiertos y recreativos, además el envejecimiento de la población, que exige una mayor accesibilidad de las viviendas e infraestructuras.

<sup>28</sup> Artículo 47 de la Constitución Española, 1978.

<sup>29</sup> ONU. *artículo 11 del Pacto Internacional relativo a los derechos económicos, sociales y culturales* "Los Estados signatarios del presente Pacto reconocen el derecho de todas las personas a un nivel de vida satisfactorio para sí mismas y para su familia, lo que significa vivienda, vestimenta y alimentación adecuadas, así como una mejora constante de sus condiciones de vida"

47) La distribución de las viviendas debe responder a estas nuevas condiciones.) Los hogares para personas mayores, familias reducidas, en número o movilidad, deben priorizarse en los centros urbanos (hoy son varios)<sup>30</sup>

### **CONSIDERACIÓN SOBRE un Diseño Urbano amable: Programa 7 ½**

Se propone un Programa guía para el Diseño de la trama urbana de todas nuestras ciudades, destinado a hacerlas más amables a la par que sostenibles

Las cantidades 7 y ½ hacen referencias a una medida de tiempo: 7 minutos y otra de distancia ½ kilómetro. Este Programa o Indicador de Calidad pretende que ciertos Servicios o elementos urbanos necesarios para una calidad de vida adecuada estén a la menor de las dos posibilidades: A 7 minutos andando o a ½ kilómetro de distancia. Dada la variadísima morfología urbana de nuestras ciudades derápreciso una readaptación concreta.

#### **ALEGACIÓN:**

48) Proponemos que el diseño urbano tenga en cuenta este Indicador para los siguientes elementos o servicios (nunca cerrado y abierto a otras incorporaciones):

- Una Parada de Autobús Urbano.
- Una Zona verde o espacio abierto.
- Una Escuela de Infantil y Primaria.
- Una cabina telefónica. (opción voluntaria)
- Un Punto Limpio para Residuos especiales.

### **ALEGACIÓN SOBRE Mejora de los sistemas de Planificación espacial.**

49) Potenciando el enfoque ecológico buscando la sostenibilidad, fijando Objetivos ambientales y utilizando Indicadores que midan el grado de consecución de esos Objetivos.

50) Perfeccionando el Sistema de Participación del Público en la Planificación. Y Estableciendo relaciones entre la planificación espacial y el Programa 21.

### **ALEGACIONES SOBRE Mobiliario Urbano para hacer Barrios vivibles.**

Creemos necesario que el mobiliario urbano se integre en su entorno y no sea siempre un mobiliario urbano de construcción y soluciones estandarizadas, con materiales de carácter industrial uniformizado.

51) Los Municipios deben estar obligados a tener unos mínimos de mobiliario urbano (fuentes de agua potable en parques, jardines, plazas, etc. papeleras, paradas de autobuses resguardadas, Acondicionamiento de bahías para los Contenedores de Residuos Sólidos y tratamiento de su entorno para minimizar el impacto visual o las molestias para viandantes.

52) E igualmente unas Dotaciones de papeleras y contenedores de limpieza para zonas de esparcimiento como parques, zonas verdes, riberas, playas, etc. minimizando su impacto visual.

---

<sup>30</sup> Fundación Europea para la Mejora de las Condiciones de Vida y de Trabajo, 1992).

## **CONSIDERACIONES SOBRE Zonas Verdes al alcance de todos.**

Convencidos como estamos de que las zonas verdes de las ciudades influyen poderosamente en la calidad de vida de sus ciudadanos, son importantes para la biodiversidad urbana y la sensibilización de todos sus habitantes respecto a la naturaleza y el medio ambiente.

Reiteramos aquí lo dicho sobre la necesidad de que la ciudadanía pueda disfrutar de espacios abiertos y amplias zonas verdes a distancias prudenciales de sus domicilios, de manera que puedan hacer el recorrido a pie. Para ello proponemos:

### **ALEGACIONES SOBRE zonas verdes para todos.**

A medida que nuestra zona urbana e industrial va expandiéndose, disminuyen las zonas de áreas rurales circundantes, por ello proponemos:

53) Todos los Municipios deben estar obligados a diseñar sus espacios urbanos de manera que sus ciudadanos puedan tener una amplia zona verde (por ejemplo superiores a 1 Hectárea) a una distancia de 7 ½ de sus domicilios.

54) dotar de vegetación y arboleda con zonas ajardinadas en todos los parques urbanos, avenidas, calles anchas y todos aquellos espacios urbanos que lo permitan. Uso de plantas y árboles autóctonos. Promover la colaboración vecinal, ciudadana y escolar en esta repoblación.

55) Pantallas verdes de arbolados y setos en las vías y carreteras que discurren atravesando el casco urbano de las ciudades o en sus inmediaciones.

56) Un Cinturón Verde debe circunvalar nuestras ciudades como forma más fácil para cumplir el Programa 7 ½, a su vez permitiría conectar por pasillos y vías verdes con el resto de espacios libres y parques periféricos o periurbanos. Las posibles vías de circunvalación se integrarán en este Cinturón minimizando sus impactos, sus ruidos, sus contaminaciones.

57) Los **Polígonos Industriales deben ser**: Rodearlos de arboleda que consigan el efecto de aminoramiento de contaminación y ruidos.

58) Los Municipios deberían estar obligados a elaborar Planes Medio Ambientales donde se consideren todas las disposiciones del POTA en ese terreno.

59-A) Para el caso de Alcalá de Guadaíra a fin de permitir a todos los ciudadanos el disfrute del esparcimiento, el ocio y el deporte en contacto con la naturaleza, consiguiendo con ello la tan necesaria educación de convivencia con nuestro medio ambiente que debemos de tener todos. Proponemos que se incluyan en los espacios del Patrimonio Territorial registrado en el POTA, los Parques Periurbanos Lineales previstos en el Plan Integral de Recuperación del Río Guadaíra y otro en la zona Norte con Gandul y zonas arboladas de sus alrededores desarrollados en la Propuesta de Defensa de la cornisa de los Alcores. Así como otro en la zona Sur, comprendiendo los terrenos desde el Río hasta carreteras de Dos Hermanas y Utrera con extensión hasta el Puntal de Oromana y río Guadaíra.

## **CAP. 1 SECCIÓN 1. CENTROS REGIONALES.**

### **CONSIDERACIONES:**

La descripción de los llamados Centros Regionales incluye las zonas donde se ha ido acumulando la población en los últimos decenios hasta convertirse en incipientes áreas metropolitanas. Los 9 Centros Regionales descritos aparecen reseñados cartográficamente como el espacio físico que comprende los términos municipales de las poblaciones englobadas en dichos Centros Regionales. No se ajusta a la realidad descriptiva tal hecho, pues la zona urbana con frecuencia solo representa una porción a menudo pequeña del término municipal en cuestión. Como ejemplo Alcalá de Guadaíra: ciudad mediana, con más de 50.000 habitantes, situada a una distancia de 12 km de Sevilla por tanto en plena corona metropolitana con la que comparte una conurbanización de Polígonos Industriales. Pero la zona urbana solo representa una porción pequeña del término de Alcalá, siendo el resto fundamentalmente suelo agrícola de la Campiña. Se produce una falsa información de la realidad territorial al mezclar ambos elementos.

Obviamente esto influye en la consideración de movilidad, suelo a proteger por sus valores agrícolas, densidades y distancias de la metrópolis y su corona, densidades de urbanización y otros parámetros de vital importancia en la sostenibilidad del sistema Centro Regional.

#### ALEGACIÓN:

60) Modifíquese la cartografía reduciendo los Centros Regionales a la verdadera dimensión urbana de los mismos.

### **CONSIDERACIONES SOBRE MOVILIDAD SOSTENIBLE.**

Los sistemas de transporte urbano son elementos fundamentales del tejido urbano. El Transporte permite que la ciudadanía tenga acceso a bienes, servicios, empleo y actividades de ocio, que las mercancías circulen de forma eficaz y que las economías locales florezcan.

Pero el propio exceso de tráfico esta dificultando primero e impidiendo después cumplir los fines para los que existe. El colapso del tráfico ocasiona enormes pérdidas de tiempo y dinero que va en detrimento de la propia movilidad, de la productividad y eficiencia del trabajo y la economía, de la salud y del bienestar general.

#### **Definición de Transporte Sostenible:**

Utilizamos la definición hecha por el Consejo de Transportes de la UE<sup>31</sup>:

*Un sistema de transporte sostenible es el que:*

- Permite responder a las necesidades básicas de acceso y desarrollo de individuos empresas y sociedades con seguridad y de manera compatible con la salud humana y del ecosistema y fomenta la igualdad dentro de cada generación y entre las generaciones sucesivas;*
- Resulta asequible, opera equitativamente y con eficacia, ofrece una elección de modos de transporte y apoya una economía competitiva, así como el desarrollo regional equilibrado.*
- Limita las emisiones y los residuos dentro de los márgenes de absorción del planeta, utiliza recursos renovables a un nivel idéntico o inferior a su tasa de generación y usa recursos no renovables a un nivel inferior o igual al de la tasa de desarrollo de sustitutos renovables y reduce al máximo el impacto en el uso del*

<sup>31</sup> Consejo de Transportes de la UE. Abril de 2001.

## *suelo y la generación de ruidos.*

El transporte ha llegado a tener tanta importancia en nuestras vidas que no podemos avanzar hacia la Sostenibilidad sin dedicar un gran esfuerzo a conseguir una movilidad sostenible.

Y no podemos permanecer sordos a este problema<sup>32</sup>.

*"el problema principal que las autoridades urbanas tendrán que resolver, antes de lo previsto, es el del control del tráfico y, especialmente, el del lugar que ha de ocupar el coche particular en las grandes aglomeraciones... se asiste a un dominio absoluto del coche particular por la falta de un planteamiento integrado entre las políticas de urbanismo y las políticas de transporte".*

El tráfico tiene un impacto importante no solo en el medio ambiente, acupando con sus carreteras, autovías, etc. amplios espacios rurales. También inciden de forma grave y creciente sobre la salud y la calidad de vida de los habitantes de las ciudades, sobre sus economías, sobre su riqueza, la creciente congestión del tráfico, especialmente en las ciudades. Alcalá es un magnífico ejemplo.

- La congestión enlentece y dificulta la movilidad. Un 0,5% del PIB comunitario, que aumentará hasta el 1% en 2010<sup>33</sup> se gasta en atascos.
- Un 97% de los habitantes de nuestras ciudades están expuestos a niveles de contaminación atmosférica que superan los objetivos de calidad fijados por la UE para las partículas PM10<sup>34</sup>, para el Ozono a nivel del suelo (44%) y para el NO2 (14%)<sup>35</sup>. El tráfico es una fuente importante de la contaminación atmosférica.
- La Salud se resiente: un estudio<sup>36</sup> que utiliza las PM10 como indicador de la contaminación del aire llegó a la conclusión de que el impacto de la contaminación derivada del tráfico sobre la salud de la población de Austria, Francia y Suiza es responsable de más de 21.000 muertes prematuras al año, así como de más de 25.000 nuevos casos de bronquitis aguda entre los adultos, de más de 290.000 episodios de bronquitis entre los niños, de más de medio millón de ataques de asma y de más de 16 millones de casos de restricción de actividades, medida en persona/día.
- El alto nivel de uso del automóvil contribuye también a formas de vida cada vez más sedentarias, lo que tiene una serie de efectos negativos sobre la salud y la esperanza de vida, sobre todo por lo que a las enfermedades cardiovasculares se refiere.

---

<sup>32</sup> Libro Blanco sobre la política europea de transportes. Unión Europea.

<sup>33</sup> COM(2001) 370 "La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad"

<sup>34</sup> Partículas materiales de menos de 10 micrómetros de tamaño.

<sup>35</sup> Informe del EEE TERM 2002 sobre la contaminación atmosférica en Europa.

<sup>36</sup> The Lancet, Volumen 356, Número 9232, 2 de septiembre de 2000, "Public-health impact of outdoor and traffic-related air pollution: a European assessment" (Impacto sobre la salud pública de la contaminación atmosférica exterior y provocada por el tráfico: evaluación europea). Autores: N Künzli, R Kaiser, S Medina, M Studnicka, O Chanel, P Filliger, M. Herry, F Horak Jr, V Puybonnieux-Textier, P Quénel, J Schneider, RSeethaler, J-C Vergnaud, H Sommer

- El coste económico producido por la contaminación atmosférica derivada del tráfico puede estimarse en un 1,7% del PIB<sup>37</sup>.
- Dos tercios de los 1,3 millones de accidentes de tráfico con resultado de lesiones que se produjeron en la UE en 2000 se dieron en zonas urbanas, así como un accidente mortal de cada dos. El coste de los accidentes de tráfico puede estimarse en un 2% del PIB de la Comunidad<sup>38</sup>. Cada año en la UE mueren en accidentes 45.000 personas y quedan heridas millón y medio.
- El ruido en las zonas urbanas es también un problema grave y al alza; un 80% del mismo procede del tráfico. Al menos cien millones de personas en la UE están expuestas a unos niveles de ruido por encima de los 55 dB(A) recomendados por la OMS<sup>39</sup>. Esto produce grandes molestias y tiene un efecto negativo sobre el sueño y la calidad de vida.
- El tráfico es uno de los factores que más comprometen la calidad de vida en las ciudades. En una encuesta a los residentes urbanos de la UE efectuada 1995<sup>40</sup>, un 51% mencionó el tráfico como el problema más preocupante en el terreno de medio ambiente; otros dos factores relacionados con el transporte que se mencionaron fueron la calidad del aire (41%) y el ruido (31%). El alto volumen de tráfico disuade al ciudadano de andar por las calles y de dejar que sus hijos jueguen en ellas, lo que contribuye a que se debilite el sentimiento de pertenencia a un barrio o una comunidad local.
- El sector del transporte representa el 30% del total de consumo de energía en la UE. Y de este el 84 % corresponde al transporte por carretera.
- El aumento del tráfico urbano está contrarrestando los esfuerzos enormes para poder cumplir el Protocolo de Kioto sobre emisión de gases de efecto invernadero. Si no se hace nada para invertir la tendencia de aumento del tráfico, cabe prever que las emisiones de CO<sub>2</sub> derivadas del transporte habrán aumentado en un 40% para 2010 en comparación con 1990. El tráfico urbano es responsable de un 40% de las emisiones de CO<sub>2</sub> derivadas del transporte.
- La movilidad urbana es un factor importante para la equidad social. Los servicios, la educación, el empleo, el ocio y los bienes deben ser accesibles a todos los ciudadanos urbanos, independientemente de si poseen o no un coche. Un 30% de la población de la UE no posee coche. Son los menos favorecidos los que tienen mayores restricciones para acceder a los servicios a los que tienen derecho y que más necesitan. Solo el transporte público puede facilitarles acceso y comunicación.
- La construcción de nuevas urbanizaciones en la periferia de las ciudades, en suelos rurales, hace aumentar el tráfico y las distancias recorridas. Esto plantea problemas para la movilidad de las personas sin coche o que no pueden conducir por razones de edad, minusvalías u otras, produciendo una desigualdad en acceso a los servicios y bienes. La escasa densidad de

<sup>37</sup> OMS: "Health costs due to road traffic related air pollution. An impact assessment project for Austria, France and Switzerland" (Costes sanitarios de la contaminación atmosférica derivada del tráfico vial. Proyecto de evaluación de impacto en Austria, Francia y Suiza), junio de 1999.

<sup>38</sup> Base de datos de la OCDE sobre tráfico vial y accidentes a nivel internacional, abril de 2002.

<sup>39</sup> EEE 2001 Ruido, exposición y molestias provocadas por el tráfico.

<sup>40</sup> Eurobarómetro.

habitantes en estas urbanizaciones hacen inviable la implantación de transportes públicos en la zona por los altísimos costos.

- Los intentos por solucionar la congestión del tráfico con nuevas inversiones en carreteras, autovías, etc. son muy caros y todos los estudios y experiencias concluyen que acaban generando mayor incremento del tráfico.
- La velocidad de los coches privados en las ciudades se va reduciendo a medida que el tráfico se hace más denso. En 1995<sup>41</sup> la velocidad media en las ciudades era de 19 km/hora, hoy es aún menor.
- El uso del coche implica menor uso del transporte público y menores ingresos de estos, con lo que tenderán a reducirse por los altos costos de mantenimiento.
- Hasta un 20 % de la superficie de las ciudades es utilizado por viales, aparcamientos u otros elementos utilizados por los coches.
- Los usuarios de coches hacen pagar a todos los ciudadanos, sean o no propietarios de coches, una parte de sus costes en forma de contaminación atmosférica, salud, cambio climático, etc.
- Cuando el nivel de saturación del tráfico es muy alto decaen las inversiones en la zona y se trasladan al extrarradio, menos saturado de tráfico, solo hasta que los automóviles invaden esas nuevas zonas reproduciendo el colapso.
- Existen pruebas de que una mayor movilidad urbana con desplazamientos más largos en coches no aumenta la actividad económica<sup>42</sup>. Por el contrario está demostrado que los resultados económicos mejoran cuando existen medios de transporte alternativos al coche y respetuosos con el medio ambiente<sup>43</sup>.

Es absolutamente imprescindible tomar Decisiones inaplazables sobre Movilidad Urbana Sostenible para poder atajar los problemas arriba citados.

Existe un consenso unánime sobre la necesidad de reducir el uso del coche particular en el total de la movilidad ciudadana.

El público es consciente de esa necesidad, pero se resiste a disminuir el uso del coche en sus desplazamientos.

### **Objetivos:**

Hay que mantener al mismo tiempo el potencial de crecimiento económico, así como la libertad de movimientos y la calidad de vida de los ciudadanos, por tanto, parece necesario un marco general que promueva el transporte urbano sostenible en las ciudades y en las grandes metrópolis y zonas urbanas.

Se necesitan Actuaciones para reconducir esta situación hacia una movilidad más sostenible. La estrategia de la UE<sup>44</sup> consiste en :

- Ordenación del territorio para reducir la necesidad de movilidad y permitir el desarrollo de alternativas al transporte por carreteras.
- Fomento de los Sistemas de Transportes Urbanos que den prioridad al transporte Público, a los peatones y a los ciclistas.

<sup>41</sup> OCDE/CEMT, 1995

<sup>42</sup> Brog, 1993 y Ministerio de Transporte Aleman, 1988.

<sup>43</sup> Deutsches Institut für Urbanistik. 1995.

<sup>44</sup> V Programa de Medio Ambiente CEE, 1992 y el Libro Blanco del Transporte Europeo, 1992.

- Fomento de un uso más racional del coche particular, cambios en el código de circulación y en los hábitos de conducción.

A esto debemos añadir los trabajos y recomendaciones del Programa de la Unión Europea SMILE (ver Bibliografía inicial)

### **ALEGACIONES SOBRE Diseño Urbano y Ordenación del Territorio para la Movilidad sostenible.**

La relación entre el diseño urbanístico y el transporte urbano es fundamental. Es preciso que el diseño urbano tenga en cuenta la movilidad de los ciudadanos y lo tenga en cuenta para una movilidad sostenible.

61) Conteniendo la Expansión Urbana, densificandola se consigue que la cercanía de los Servicios, comercios, escuelas, etc., con un diseño adecuado evite el despilfarro energético.

62) Promoción del comercio integrado en el casco urbano para evitar la movilidad innecesaria.

63) Disociar carreteras y ejes de desarrollo, y asociar estos Ejes con el trazado ferroviario.

### **ALEGACIONES SOBRE Preeminencia y prioridad del Transporte público.**

64) Prioridad de inversiones al Transporte Público frente a las carreteras y autovías destinadas a vehículos privados.

65) Fijar carriles y calles exclusivas para uso del transporte público.

66) Las líneas de Transporte Público deben diseñarse cuidadosamente para cumplir el Principio 7 ½.

67) Especial atención en el diseño de paradas y medios de transportes para personas con movilidad reducida.

68) Prueba de un sistema de taxis colectivos para zonas de baja densidad de población Hay experiencias en la UE.

### **ALEGACIONES SOBRE Prioridad en el diseño urbano al entorno peatonal sobre el automovilístico.**

69) El Diseño Urbano debe incluir mayores anchos de acerados, barreras, setos y arbolados que resguarden a los peatones. Protección contra la invasión del acerado. Calles peatonales. Pasillos peatonales seguros y agradables entre las distintas zonas y barrios.

70) Carril bici en ciertas zonas planas, como las orillas del río.

71) Eliminación de barreras arquitectónicas para facilitar el acceso a todas las personas con independencia de sus minusvalías.

72) Movilidad facilitada a ciudadanos de cualquier edad, condición y estado físico con preeminencia al coche.

73) Eliminación de bordillos en las calles.

74) Eliminación de barreras arquitectónicas de toda clase, incluidas las viviendas y especialmente servicios municipales, sanitarios, escolares, centros de trabajo, comercios, y servicios.

## **ALEGACIONES SOBRE Sistemas de Transporte urbanos Multimodales e Integrados.**

Basados en la complementariedad y no en la competencia entre los distintos medios de transporte (coche, autobús, metro, tranvía, etc.) La experiencia ha demostrado que las inversiones en transporte público no mejoran los problemas de tráfico si no van acompañadas de actuaciones destinadas a darles prioridad sobre el coche privado.

75) Creación de conexiones adecuadas entre las diferentes etapas y modos del transporte.

76) Prioridad del transporte ferroviario entre ciudades y transportes públicos locales-metropolitanos, tanto en Centros Regionales como en el Litoral con alta urbanización.

## **ALEGACIONES SOBRE Gestión de la Demanda de tráfico.**

77) Instaurar el “Día sin coche” y la “Semana de la Movilidad Sostenible” patrocinadas por la UE en toda Andalucía.

78) Promover que nuestras ciudades se incorporen al “Club de las ciudades Sin Coches”, conjunto de ciudades que vienen promoviendo desde 1994 restricciones al uso del coche en las ciudades.

79) Estudiar la viabilidad del Peaje urbano para desincentivar el uso del automóvil particular.<sup>45</sup> en el centro y zonas saturadas.

80) La política de Aparcamientos debe contemplar medidas para dar prioridad a los residentes de la zona, a los vehículos menos contaminantes, minusválidos, etc.

81) Introducción del Programa DRIVE para la gestión del tráfico en nuestras ciudades, en función de parámetros de fluidez, de contaminación u otros de carácter social.

82) Prohibiciones o restricciones a los vehículos de determinado tamaño, peso, o volumen, o escaso número de ocupantes.

83) Refrendar la Carta europea de la seguridad vial. Y comprometerse a las acciones específicas que la desarrollen. Existirán unos Indicadores que permitan comprobar la Eficacia y los progresos hechos.

## **ALEGACIONES SOBRE Restricciones al uso del coche privado.**

84) Medidas disuasorias para el uso del coche privado en el casco urbano de la ciudad. Sean totales o parciales. Restricciones por número de usuarios, por tamaño del vehículo, por nivel de ruidos, por tipo de combustibles usado, etc.

## **ALEGACIONES PARA Elaborar un Plan de Movilidad Sostenible.**

La U. E exige que las ciudades de más de 100.000 habitantes elaboren, adopten y lleven a ejecución un plan de transportes urbanos sostenibles.

85) Todas las ciudades del ámbito llamado Centros Regionales deben tener este Plan con las características de la Planificación Estratégica Ambiental.

86) Debe completarse todo con un Plan de Movilidad Sostenible para Andalucía y Planes de cada zona metropolitana o Centros Regionales. Incluyendo: Estudios sobre la viabilidad de modernos Tranvías, Troles, u otros que mejor se adapten a la morfología de nuestras ciudades.

---

<sup>45</sup> La Opinión Pública es mayoritariamente contraria al Peaje. Un 65 % de encuestados pensaba que sería ineficaz. (INRIA, 1991). Pero la opinión se hacía favorable si el dinero recaudado se destinaba íntegramente a la mejora del medio ambiente urbano.

### **ALEGACIONES SOBRE Cumplir el Protocolo de Kioto**

87) Todos Los Planes de Movilidad Sostenible que promueve la UE incluyen el cumplimiento del Protocolo de Kioto. Debe incluirse en los nuestros y en el POTA en su conjunto..

### **ALEGACIONES SOBRE Promoción de vehículos de bajo consumo y emisiones.**

88) Las compras de vehículos de las Instituciones públicas y todos sus organismos deben ajustarse a los más bajos niveles de emisión de gases y de ruidos y bajos consumos.

89) Igualmente para Autobuses Urbanos y Taxis.

90) Uso de combustibles alternativos poco o nada contaminantes.

91) Prioridad de acceso a las zonas céntricas de coches de bajo impacto en gases, y ruidos.

### **ALEGACIONES SOBRE Desarrollo de las Telecomunicaciones.**

92) Promoción de las Comunicaciones telefónicas y digitales para hacer gestión bancaria, municipal, compras, teletrabajo, etc.

### **CONSIDERACIONES SOBRE Contaminación acústica.**

Los ciudadanos de los países con cierto nivel de desarrollo vivimos inmersos en un mundo lleno de ruidos, que parecen ya inseparables de nuestra vida cotidiana. España es el segundo país más ruidoso del mundo, sólo superado por el Japón.

Los perjuicios de la contaminación acústica para la salud van, según estudios realizados por la Organización Mundial de la Salud y otros organismos, desde la pérdida progresiva de audición hasta alteraciones de la presión arterial, del ritmo cardíaco y de los niveles de segregación endocrina.

Esto se traduce en incrementos de hasta el 20% en la probabilidad de sufrir infartos y en estados, con frecuencia crónicos, de estrés e irritabilidad que afectan negativamente a la capacidad de concentración y aprendizaje, a las relaciones interpersonales, a la productividad, a la siniestralidad laboral y a los accidentes de tráfico.

Los procedimientos de planificación territorial son uno de los medios de aplicación práctica de los reglamentos sobre las inmisiones y constituyen un instrumento fundamental para la reducción del ruido y para garantizar el aislamiento de viviendas y otros edificios sensibles. A largo plazo, la planificación territorial es una de las formas más eficientes de reducción de los ruidos, y puede ser utilizada para evitar que surjan nuevos problemas.

#### **ALEGACIONES:**

Hay tres planteamientos básicos para reducir la exposición al ruido ambiental que deben ser contemplados en la Planificación Urbana de nuestras ciudades:

93) Reducir el ruido en la fuente (de máquinas, motores, contacto de neumáticos y superficie, reducción de las velocidades, reducción del volumen de tráfico, etc. )

94) Limitar la transmisión del ruido colocando barreras entre la fuente y las personas afectadas (paneles de protección, túneles, arbolados, zanjales, etc.)

95) Reducir el ruido en el punto de recepción, (por ejemplo, a través del aislamiento de los ruidos en los edificios.)

## **CONSIDERACIONES SOBRE Antenas de Telefonía móvil**

Aplicar a las Antenas de telefonía móvil el principio de cautela o Prudencia: Es necesario la prevención en relación con las radiaciones electromagnéticas, proponemos:

### **ALEGACIONES:**

96) Trasladar fuera del casco urbano de las ciudades todas la antenas de telefonía móvil y control de sus radiaciones.

97) Exigir que se mejore el impacto visual de las mismas.

## **CONSIDERACIONES SOBRE Caminos Públicos.**

Los caminos son la primera y primitiva trama de comunicaciones de nuestro Territorio. En la actualidad son los municipios quienes regulan sus usos y trazados. Pero es una práctica común su creciente y constante deterioro si, no completa pérdida. E incluso se están utilizando como terrenos privados en no pocas ocasiones, usurpando una propiedad pública de todos. Se precisa su protección como bienes públicos que son.

Cualquier urbanización o nueva construcción debe respetar los caminos públicos, de manera que estos no pasen a ser superficie de las nuevas zonas residenciales, ni obviamente se incluyan en las superficies del ámbito a urbanizar en el reparto de aprovechamientos urbanísticos para las cesiones obligadas a los municipios, etc.

### **ALEGACIONES:**

98) Los Municipios están obligados a inventariar los caminos públicos de sus terminos, a protegerlos de las usurpaciones de cualquier clase, a su mantenimiento y a su señalización.

99) En la planimetría del PGOU o Normas urbanísticas de cada ciudad o pueblo tienen que aparecer la red de caminos y espacios públicos en toda su longitud y anchura.

## **CONSIDERACIONES SOBRE VÍAS PECUARIAS, DESCANSADEROS Y OTROS ESPACIOS PÚBLICOS.**

Los varios millares de kilómetros de vías pecuarias de Andalucía están en un proceso de deslinde. La Consejería de Medio Ambiente, en un proceso, quizás demasiado lento, pero a todas luces una decisión acertada y necesaria en defensa de los bienes públicos usurpados en casi toda su longitud.

Estas vías pecuarias podrían ser con la protección y el tratamiento adecuado la estructura de refugio y protección de la Biodiversidad más importante del territorio andaluz. Su valor medioambiental podría incluso superar a Espacios Protegidos de distinta índole. En efecto uno de los problemas con los que se encuentra la preservación de la Biodiversidad, a la que estamos obligados por leyes internacionales, que la Unión Europea asumió, y que el Estado Español ha ratificado (Convenio sobre la Biodiversidad) es la necesidad de romper la excesiva compartimentación de los hábitats que las infraestructuras humanas (carreteras, ferrocarriles, ciudades, etc.) ocasionan en el territorio. Por suerte disponemos de estas vías pecuarias, descansaderos y otros espacios públicos que a duras penas hacen y que pueden hacer aún mejor, la función de pasillos verdes, de vías de

contacto entre todos y cada uno de los hábitats que conforman el entorno medioambiental de Andalucía.

En otro orden de cosas una superficie tan amplia susceptible de ser arbolada en parte permitiría un uso como zona de forestación que ayudase a equilibrar los excesos de emisión de gases de efecto invernadero sobre el Protocolo de Kioto en Andalucía, a lo que también estamos obligados por Leyes internacionales y estatales.

**ALEGACIONES:**

100) En los PGOU y Normas urbanísticas de todos los pueblos y ciudades deben aparecer claramente el relato completo y en sus planos el trazado de todas las vías pecuarias y descansaderos del término. Proteger y respetar los usos que establece la Ley 3/95 de vías pecuarias en su Art. 1.3.

101) Deslinde definitivo y físico de todas las Vías Pecuarias de Andalucía.

102) Elaboración de Normas y Programas de Actuación que permitan la recuperación física, su protección en el tiempo y su reforestación con especies autóctonas en las zonas que se consideren adecuadas.

103) Elaboración por la Consejería de Medio Ambiente de unas Ordenanzas Básicas de Usos y Protección de las vías pecuarias, para su incorporación a las Ordenanzas municipales.

104) Las vías de antiguos ferrocarriles abandonados se convertirán en vías verdes.

**CAP 2. SECCIÓN 1.**

**CONSIDERACIONES:**

No aparece en la cartografía dedicada al Transporte la carretera, en fase de redacción de los proyectos, conocida como SE-40, anillo de circunvalación de Sevilla. Dada la importancia que tiene dicha circunvalación para la movilidad y congestión del tráfico en la metrópolis sevillana es imperativo se corrija.

**ALEGACIÓN:**

105) Corrijase la cartografía en el sentido indicado.

**CONSIDERACIONES:**

Alcalá de Guadaíra es la única ciudad de más de 50.000 que no tiene comunicación por ferrocarril. Esta ausencia constituye un fuerte impedimento para la integración de la ciudad en el Sistema Intermodal de Transportes. Los enormes Polígonos Industriales de Alcalá tienen un ramal ferroviario que está en estado de infrautilización, mientras se derrochan ingentes cantidades de dineros en centros logísticos dedicados al transporte por carretera cuya eficiencia energética es inferior a la ferroviaria y generan un volumen de tráfico que es causa de grandes ralentizaciones del tráfico en la corona metropolitana, sin contar sus efectos sobre la ya problemática contaminación de la zona y sobre el Calentamiento Global. La A-92 en su tramo metropolitano Sevilla-Alcalá soporta ratios de 20.000 vehículos día, no pocos, son vehículos de transporte. La Intermodalidad no puede ser un asunto exclusivo de la movilidad de personas, debe extenderse al transporte de mercancías.

Alcalá tubo desde primeros del siglo pasado comunicación ferroviaria con

Sevilla. Dicha comunicación se clausuró en lo que hoy percibimos como un grave error. Existen estudios de RENFE y de la Consejería de Obras Públicas y Transporte sobre la extensión del ferrocarril y/o metro ligero (para transporte de personas) hasta Alcalá. Desconocemos si existe alguna iniciativa para la mejora y extensión del ferrocarril que atiende a los polígonos industriales.

Por otro lado, la metrópolis Sevilla y las ciudades de su corona, particularmente Alcalá y Dos Hermanas, tienen una disposición radial con centro en Sevilla. Hay una amplia y voluminosa comunicación entre ambas ciudades y Sevilla, pero la comunicación entre ellas sigue siendo la misma carretera local de principios del siglo pasado. Una trama ferroviaria permitiría incluir esta comarca nucleada alrededor de los Alcores en el Sistema Intermodal de Transportes. Esta línea crearía unas sinergias entre Alcalá y dos Hermanas, ciudades que increíblemente viven de espaldas, a pesar de su enorme potencial económico, dadas las características de las economías de ambas ciudades. Este foco de integración regional se extendería con facilidad a Utrera, Mairena, Viso y Carmona.

#### **ALEGACIONES:**

106) Extender la red ferroviaria hasta Alcalá. Permitiendo incluirla en el Sistema Intermodal de Transportes de personas y mercancías.

107) Incluir el actual ferrocarril de los Polígonos Industriales en las redes de transportes de mercancías contribuyendo a descongestionar el tráfico por carretera en toda la corona metropolitana.

108) Crear un ramal de la línea ferroviaria existente: Sevilla - Dos Hermanas - Utrera que partiendo de Dos Hermanas llegue hasta Alcalá. Con posibilidades futuras de recuperación de la comunicación ferroviaria con las ciudades de los Alcores: Mairena, Viso, Carmona.

## **CAP 2. SECCIÓN 4. SISTEMA HIDROLÓGICO-HIDRÁULICO**

### **CONSIDERACIONES SOBRE LAGUNAS, LITORAL, RÍOS Y SUS AFLUENTES.**

El Sistema de lagunas, litoral, ríos y sus afluentes son otra de los grandes tramas territoriales que pueden contribuir a la protección y desarrollo de la Biodiversidad de Andalucía. Para ello se propone:

#### **ALEGACIONES:**

109) Deslindar todos los espacios públicos hidráulicos y su adecuación.

110) Elaboración de Normas y Programas de Actuación que permitan la recuperación física, su protección en el tiempo y su reforestación con especies autoctonas en las zonas que se consideren adecuadas.

111) Elaboración por la Consejería de Medio Ambiente y confederación Hidrográficas, unas Ordenanzas Básicas de Usos y Protección del dominio público hidráulico y su incorporación a las Ordenanzas municipales.

### **CONSIDERACIONES SOBRE el Agua:**

El agua es un recurso natural del que depende la vida. La intervención humana afecta a la situación de las fuentes de agua desde el punto de vista no sólo cuantitativo sino también cualitativo, por tanto los principios de una gestión

sostenible del agua están vinculados a la conservación del recurso y a la reducción del impacto de todas las funciones relacionadas con el agua sobre el sistema natural.

#### **ALEGACIONES SOBRE el agua:**

112) Promover el Almacenamiento del agua de lluvia, su infiltración y retención. No continuar con el sellado del suelo.

113) Reciclar las aguas residuales domésticas.

114) Promover sistemas más ecológicos de tratamiento de aguas residuales.

115) Mantenimiento correcto de las redes de agua y alcantarillado para reducir las fugas.

116) Establecer tarifaciones que partiendo de las recomendaciones mínimas de consumo por persona (200 Litros por persona y día) suban proporcionalmente, a fin de evitar el derroche.

117) Cuidar la infiltración de contaminantes hacia los acuíferos y defenderlos contra la sobreexplotación.

118) Preservación de caudales ecológicos en nuestros ríos y arroyos.

#### **CONSIDERACIONES SOBRE Usos no sostenibles del Agua.**

Uno de los problemas asociados a nuestro clima de precipitaciones irregulares y sequías cíclicas es el uso y aprovechamiento del agua. Además las previsiones de los Paneles de Cambio Climático, de ONU, UE, y Ministerio de Medio Ambiente, prevén que Andalucía se verá seriamente afectada en aumento de temperaturas y descenso de precipitaciones en buena parte de su territorio. La responsabilidad que contraemos nos obliga a tomar cuantas medidas se estimen necesarias para paliar estos graves efectos.

El agua es ya un bien escaso cuya influencia en la economía de Andalucía tiene un peso decisivo (sector turístico, agricultura intensiva, etc.) Existe una creciente oposición a trasvases de cuenca, por tanto no es razonable ni deseable esperar que nuestros problemas de abastecimiento de agua nos los solucionen desde fuera. Se precisa el ahorro y sobre todo aplicar el principio elemental de la sostenibilidad y el Mercado: “No podemos ofertar lo que no podemos Sostener” por mucha demanda interesada que exista.

Como ejemplo los famosos Campos de Golf: Con la creciente e injustificada proliferación de campos de golf en el territorio andaluz, (no hay pueblo que no proponga o prevea uno) sus enormes consumos de recursos hídricos y los futuros crecimientos por el cambio climático, resulta insostenible cubrir esa demanda, procede por tanto no ofertar más campos de golf.

Los municipios con el redactado actual de la Ley 7/1994 de Protección Ambiental en su apartado 34 del Anexo están siendo “incentivados” y premiados para la recalificación de suelos destinados a campos de golf, pues dicha Ley solo exige el Informa Ambiental si se ubica el campo de golf en suelo no urbanizable, contra toda lógica y razón. Como es obvio el impacto ambiental de un campo de golf no tiene nada que ver con la calificación del suelo donde se ubica, si no con razones físicas: recursos hídricos, usos de pesticidas, pérdida de biodiversidad, etc.

#### **ALEGACIONES:**

119) Pozos y manantiales: Es preciso elaborar unos catálogos de pozos y

manantiales<sup>46</sup> del territorio andaluz. (se precisaría la intervención de la Confederaciones Hidrográficas, Consejería de Medio Ambiente, Municipios, etc.)

120) Declaración de una Moratoria a la construcción de nuevos Campos de Golf. Y una decidida y preventiva actuación, para preservar nuestros recursos hídricos contra actividades comerciales dilapidadoras del mismo.

121) Modificación del apartado 34 del Anexo II de la Ley 7/1994 de Protección Ambiental, eliminando la referencia al suelo no urbanizable.

122) Puesta en marcha de un ambicioso Programa sobre modalidades de riego más eficientes.

### **CONSIDERACIONES: Recuperación del Río Guadaíra:**

Resulta paradójico que el Río Guadaíra no está entre los cauces prioritarios para la corrección de la contaminación, siendo uno de los ríos más contaminados de toda la cuenca del Guadalquivir. Sobre sus valores paisajísticos, estructurantes del territorio, faunísticos, etc. nos remitimos al Programa Coordinado, ya aprobado.

Existe un Plan Coordinado de Recuperación Integral del Río Guadaíra que está en ejecución, aunque con muchas tardanzas. (Según la cronología de dicho Plan todas las actuaciones deberían estar terminadas en 2005, pero queda al menos la mitad del mismo por hacer).

El Pleno del Parlamento de Andalucía aprobó en marzo de 1.996 la Proposición no de Ley número 8/94 para la puesta en marcha del programa Coordinado para la Recuperación y Mejora del Río Guadaíra. Este Programa tenía previsto en su cronología que todas las obras necesarias para darlo por concluido deberían estar finalizadas en el año 2003.

La realidad actual demuestra que salvo avances que se han producido dentro del subprograma denominado “ Guadaíra Blanco” quedan todavía muchos objetivos por alcanzar. El cumplimiento de este Programa es fundamental para el desarrollo del río Guadaíra y toda su cuenca que abarca a un significativo número de municipios y una población que sobrepasa sobradamente el millón de personas.

Este Programa Coordinado tiene la virtud de concebir al río Guadaíra no como un elemento aislado sino como un eje vertebrador de todo su territorio. El Programa no se circunscribe solamente a la recuperación de la calidad de las aguas sino que también contempla la reforestación de las riberas, la recuperación del dominio público hidráulico, la restauración del patrimonio cultural ligado al río, la recuperación de las vías pecuarias que se ensartan en el Guadaíra y sus arroyos, la eliminación de vertederos incontrolados, la restauración de canteras y graveras, etc..

Todas las alternativas a los problemas que padece este río y su cuenca se encuentran dentro de este Programa por lo que es prioritario que se ejecute lo más pronto posible.

### **ALEGACIONES:**

123) Corregir el mapa de protección de recursos hídricos donde se ha confundido el cauce del Río Guadaíra con uno de sus afluentes el Guadairilla. (color rojo)

124) Incluir el Guadaíra entre los Ríos para corrección prioritaria de sus

---

<sup>46</sup> Usando las Bases de datos de Confederación Hidrográfica del Guadalquivir y del Departamento de Minas de la Delegación de Empleo y Desarrollo Tecnológico. Sería de utilidad la información de vuelos y satélites.

contaminadas aguas. Incluir el Programa Coordinado de recuperación de este Río entre las determinaciones y Actuaciones del POTA.

### **TITULO III: Cap 3. Sistema de Protección del Patrimonio.**

#### **El Patrimonio Arquitectónico, Natural y Etnológico:**

Todos tenemos la responsabilidad y los Poderes Públicos más, de transmitir, salvaguardar, conservar y remozar el legado arquitectónico, natural y etnológico que hemos recibido, para que las generaciones futuras puedan disfrutar de él. No podemos perder nuestra identidad como pueblo frente a la colonización por otras culturas y la denominada “globalización cultural”. Se está produciendo una creciente pérdida de elementos patrimoniales de todo clase,

El Patrimonio arquitectónico, arqueológico, histórico, etnológico y natural de Andalucía en todas sus manifestaciones debe preservarse y protegerse sosteniblemente. Bajo los siguientes Principios o,

#### **ALEGACIONES:** Incluir los siguientes Principios:

125) Nunca se debe sacrificar nuestro Patrimonio a un desarrollo económico insostenible y depredador. Se debe anteponer la protección ambiental y patrimonial como prioridad a la hora de evaluar y aprobar los proyectos. La creación de un entorno bello y armonioso, el control de la contaminación, la conservación de zonas naturales, creación de zonas verdes, el control del crecimiento urbano, y la conservación de los recursos que no son infinitos debe ser el norte en las actuaciones humanas.

126) En el diseño del planeamiento urbano debe incluirse la protección racional del patrimonio histórico, etnológico y natural – entendido este en su más amplia acepción -, mediante un plan de usos y protección del suelo, un diseño urbano detallado y un amplio y variado Catálogo de Bienes Protegidos de cuantos bienes de esta clase tiene Andalucía.

127) La difusión por todos los medios de nuestro variado y riquísimo Patrimonio al objeto de sensibilizar e identificar a la población con él, como estrategia para su conservación.

### **CAP 3. SECCIÓN 2. Sistema del Patrimonio Territorial.**

#### **CONSIDERACIONES.**

En el Mapa 23 Referentes Territoriales: ámbitos y redes naturales del Patrimonio Territorial aparece un zona en color marrón claro, correspondiente a un trozo del alcor en la zona próxima a Carmona, correspondiente a “ámbitos agrarios con especiales valores paisajístico” e igualmente en el Título IV. Zonificación. Se marca como epigrafe [134] recuperación paisajística del Valle del Guadalquivir.

*“Apartado 1. La recuperación, mediante intervenciones selectivas, de la riqueza paisajística potencial de las campiñas, así como la protección de los hitos paisajísticos que conceden aun cierto grado de diversidad y complejidad al paisaje son los objetivos esenciales.”*

Y si en la Campiña, con un enorme vacío de espacios RENPA, hay un hito paisajístico significativo ese es el Alcor. La Cornisa de los Alcores, sita entre los términos de Carmona, Viso del Alcor, Mairena del Alcor y Alcalá de Guadaíra constituye una zona de reconocida singularidad paisajística, apoyada en rasgos geomorfológicos notables: se trata de un relieve tabular de altitud entre 100 y 220 m. Con pendientes en torno al 18%, cuyo sustrato lo forman arenas margosas, arenisca, calcarenitas y margas azules con un alto nivel de susceptibilidad a la erosión. Posee una red hidrológica detrítica y especies faunísticas (cernícalo ratonero, águila calzada, herrerillo), y vegetación de matorral en peligro de desaparición.

La Cornisa ya se encuentra incluida en el Catálogo de Espacio y Bienes protegidos de Plan Especial de Protección del Medio Físico de la Provincia de Sevilla.

Existe una especial sensibilidad en la zona hacia la protección de ese lugar. La Sociedad civil vertebrada en sus asociaciones ha pedido en reiteradas ocasiones la máxima protección de la Cornisa, suscribiendo una **DECLARACIÓN EN DEFENSA DE LA CORNISA DE LOS ALCORES (se adjunta el documento completo como Anexo I)**

Además, ya existe una Zona Arqueológica dolménica del Gandul con protecciones diversas. (que no queda clara en la cartografía del POTA). Y la posibilidad real de incluir los acebuchales y dehesas de Gandul como Espacio Protegido por REMPA.

Téngase en consideración el interés mostrado por la Dirección General de la Red de Espacios Naturales Protegidos y Servicios Ambientales (RENPA Y SA) de la Consejería de Medio Ambiente sobre la viabilidad y oportunidad de declaración de un parque periurbano en la Cornisa de los Alcores, en la zona conocida como Las Canteras y Gandul. Protección parcial, pues sólo se tienen en cuenta espacios públicos en esta figura de protección. Y acuerdos plenarios del ayuntamiento de Alcalá de Guadaíra, en la misma dirección (Se adjuntan estos documentos marcados como Anexos II y III)

### **ALEGACIÓN:**

128) Consideramos que toda la Cornisa de los Alcores es una unidad física con características morfológicas, naturales e históricas comunes, que por su extraordinario valor merece una figura de protección común. Proponemos unas actuaciones en la búsqueda de una figura de protección para lo cual entendemos que el proyecto auspiciado por la Consejería de Obras Públicas bajo la denominación de "PARQUE CULTURAL DE LOS ALCORES" sería un magnífico punto de partida. Instamos a esa Consejería a que protejan con un marco legal toda la cornisa de Los Alcores.

Mientras existe dicha figura se podrían ir sumando en distintos momentos: Un Parque Periurbano, una Zona arqueológica como BIC, Acebuchales y dehesas como Espacio Protegido por RENPA, hasta concluir en el futuro Parque Cultural de los Alcores.

El POTA no puede ser ajeno a esta pretensión, y debe incluir en su cartografía y en sus planes de actuaciones dicha pretensión de la sociedad de la comarca de los Alcores.

## **TÍTULO V: DESARROLLO Y GESTIÓN DE LA POLÍTICA TERRITORIAL**

El POTA nace y existe para el futuro. El documento en su apartado sobre Evaluación Ambiental Estratégica, reflexiona sobre la dificultad que existe en concienciar a los representantes políticos (pag. 12) de la necesidad de planificar más allá en el tiempo, del corto periodo entre elecciones. La democracia tiene un riesgo evidente en la tendencia a desatender las acciones que requieren largos periodos de tiempo, por muy imprescindibles que sean. Precisamente de eso nos habla la Sostenibilidad como compromiso ético; pero existen mecanismos administrativos y técnicos para que la voluntad política a largo plazo se mantenga. Se precisa una Gestión Sostenible del POTA y es necesario:

**ALEGACIÓN:**

129) Crear un Organismo Autónomo que apoyen y gestionen el POTA. Así desde un impulso de voluntad política inicial, se preservarán en el tiempo las Acciones necesarias para que se alcancen los Objetivos fijados.

**CONSIDERACIONES SOBRE: GESTIÓN URBANA SOSTENIBLE.**

Con estas descriptivas palabras de la estrategia temática sobre el medio ambiente urbano<sup>47</sup> de la Unión Europea, queremos iniciar este apartado:

*“Es poco probable que, de la multitud de decisiones que toman de forma independiente las distintas administraciones, empresas e individuos que actúan en los diferentes sectores de una zona urbana, surja de forma espontánea un entorno urbano saludable y con una alta calidad de vida.”*

Si bien están destinadas al entorno urbano son perfectamente trasladables a la Ordenación de Territorios más amplios como Andalucía.

Andalucía se enfrenta a un importante reto, quizás al más importante de su historia.<sup>48</sup>

*“El éxito o el fracaso de las ciudades a la hora de adaptarse a la reestructuración económica y a la unificación depende en gran medida de las propias ciudades y, en particular, de si disponen de un liderazgo político con visión de futuro y una gestión sana. Parkinson (1992) nos describe la aparición de la ciudad emprendedora caracterizada por un fuerte liderazgo cívico y la creación de asociaciones locales eficaces entre los sectores público, privado y el voluntariado. La ciudad sostenible tendrá probablemente, en un principio, las características organizativas de la ciudad emprendedora. Sin embargo, la calidad del medio ambiente de la ciudad sostenible será bastante mejor y en ella se hará mayor hincapié en la reducción del uso de recursos, la disminución al mínimo de los residuos, la igualdad y el bienestar social.*

*Las ciudades sostenibles serán en el futuro lugares atractivos para las inversiones, así como zonas agradables en las que vivir y trabajar.”*

De nuevo palabras dirigidas a las zonas urbanas pero perfectamente validas para amplios territorios.

Destacamos de ellas que la plena participación de ciudadanos de todos los

<sup>47</sup> COM(2004)60 Final. Hacia una estrategia temática sobre el medio ambiente urbano. 6º Programa de Acción de la C. E. En materia de Medio Ambiente: “Medio Ambiente 2010: el futuro está en nuestras manos” Decisión 1600/2002/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.

<sup>48</sup> “CIUDADES EUROPEAS SOSTENIBLES” (Comisión Europea, Bruselas, 1996) página 14.

sectores de la sociedad, es esencial. No hay futuro en la gestión de minorías. Solo con la Participación de los ciudadanos podrán lograrse los Objetivos de Sostenibilidad pues es necesario tomar decisiones difíciles, personales y colectivas y nada mejor que la Estrategia de convertir en **propiedad común los Problemas y sus soluciones.**

Dada la importancia que tiene la Planificación del Territorio es ya una Idea asumida la necesidad de la Máxima Participación de los ciudadanos y sus ONG en la elección “entre opciones espaciales o la reacción a propuestas de proyectos.”

Toda Planificación y Evaluación de Impactos Ambientales está cada día legalmente más incardinada en una Participación de calidad del público.

El sector privado, sobre todo, inmobiliario se encuentra decidiendo desde hace años sobre aspectos que nos afectan a todos, sin que los ciudadanos tengamos posibilidad de ser oídos en nuestras opiniones y participar en la toma de decisiones. Esos sectores modulan y regulan el crecimiento de nuestras ciudades, la Ordenación de nuestros territorios, bajo principios de económicos de maximizar beneficios y que no contemplan la Sostenibilidad como uno de sus parámetros. Son los Poderes Públicos los responsables de establecer los límites y condiciones para que de este caos surja el necesario orden sostenible.

#### **ALEGACIONES: Promover por todas las vías posibles:**

130) Consolidar una verdadera Agenda Local 21 así como otros procesos de sostenibilidad local y enraizarlos en la gestión municipal. El Actual Programa denominado Ciudad 21, promovido por la Junta de Andalucía y la Federación de Municipios y Provincias, ha desvirtuado<sup>49</sup>, con palabras del propio Servicio de Planificación Regional de la Junta de Andalucía, una buena parte del sentido participativo que tiene el Programa 21 de Naciones Unidas. Hay pues que complementarlo con una regeneración de la Participación, y no como mero trámite, si no como opción estratégica.

131) Posibilitar en las ciudades una gestión integrada hacia la Sostenibilidad, basada en los principios preventivos y en línea con la Estrategia Temática Urbana de la Unión Europea.

132) Fijar objetivos y determinar plazos en el cumplimiento de los Compromisos de Aalborg y crear instrumentos de monitorización que faciliten su seguimiento.

133) Asegurar que los temas de sostenibilidad son parte central de los procesos de toma de decisión municipal y que la asignación de recursos está basada en criterios sólidos y amplios de sostenibilidad.

134) Promover que nuestras ciudades Cooperen con la Campaña Europea de Ciudades Sostenibles y sus redes, para que supervise y evalúe nuestro progreso hacia la consecución de nuestros objetivos de sostenibilidad.

135) Establecer Planes de acción o estrategias ambientales para todas las Zonas de Andalucía.

---

<sup>49</sup> OBSERVACIONES DEL SERVICIO DE PLANIFICACIÓN REGIONAL AL DOCUMENTO “HACIA UNA ESTRATEGIA TEMÁTICA SOBRE EL MEDIO AMBIENTE URBANO”. Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento europeo, al Comité económico y social europeo y al Comité de las Regiones [COM(2004)60 final].

136) Establecer criterios para que la elaboración de los Presupuestos municipales, Diputaciones, Junta de Andalucía contemplen el punto de vista de la Sostenibilidad ambiental.

137) Establecer como obligatorio para la Gestión del POTA un Instrumento de Gestión Ambiental: EMAS o ISO 14001. Y su extensión paulatina en un cuatrienio a todas las Instituciones Públicas con incidencia en el Medio Ambiente (Municipios, Diputaciones, Agencias, Consejerías, etc.)

138) Adoptar la Evaluaciones de impacto ambiental para las Actuaciones que desarrollan el POTA y establecer evaluaciones ambientales estratégicas (EAE) para Presupuestos, Planes y Programas.

### **PROGRAMA DE ACTUACIÓN**

Muchos de los Planes previstos en las fichas de Actuaciones tienen una deficitaria implementación. Como ejemplo ya hemos citado antes el caso del “Programa de Sostenibilidad Ambiental CIUDAD 21” cuyas carencias son de tal calibre que la propia Junta de Andalucía en su informe a la Unión Europea confiesa sus debilidades y profundas carencias y es que aplicar el dígito 21 no convierte unas cuantas medidas medioambientales en un Programa o Agenda 21 ya que falta el ingrediente principal: la colaboración y participación ciudadana que genere las sinergias y conciencia necesaria para su efectiva implementación. Por tanto hay que fijar objetivos más concretos en el ámbito de la Participación e Indicadores para su seguimiento y evaluación.

Las Leyes del último decenio, europeas, y estatales, vienen permanentemente insistiendo en el derecho ciudadano a acceder a toda la información que afecta al Medio Ambiente y a la Participación en la elaboración de Planes y Programas, como específica llamado Convenio de Aarhus<sup>50</sup>, ratificado por el Estado español y que entró en vigor en España el 29 de Mayo de 2005.

El Preámbulo del Convenio de Aarhus dice literalmente:

(los subrayados son nuestros)

“ **Reconociendo que, en la esfera del medio ambiente, un mejor acceso a la información y una mayor participación del público en la toma de decisiones permiten tomar mejores decisiones** y aplicarlas más eficazmente, contribuyen a sensibilizar al público respecto de los problemas medioambientales, le dan la posibilidad de expresar sus preocupaciones y ayudan a las autoridades públicas a tenerlas debidamente en cuenta,

**Pretendiendo de esta manera favorecer el respeto del principio de la obligación de rendir cuentas y la transparencia del proceso de toma de decisiones** y garantizar un mayor apoyo del público a las decisiones adoptadas sobre el medio ambiente,

**Reconociendo que es deseable que la transparencia reine en todas las ramas de la administración pública** e invitando a los órganos legislativos a aplicar en sus trabajos los principios del presente Convenio,

**Reconociendo también que el público debe tener conocimiento de los**

**procedimientos de participación pública** e invitando a los órganos legislativos a aplicar en sus trabajos los principios del presente Convenio,..."

Esta iniciativa de política democrática, unánime y mundialmente aceptada, pretende conseguir que los intereses de nuestro Medio Ambiente, tantas veces olvidados o preteridos por las Administraciones Públicas y los propios habitantes de nuestras ciudades, puedan ser retomados y defendidos por los ciudadanos, verdaderos sufridores de los errores y beneficiarios de los aciertos en este terreno, e igualmente como una vía inestimable de concienciación y educación ambiental para amplias capas de la ciudadanía.

#### **ALEGACIONES:**

El Programa de Actuación incluye un conjunto de fichas con pobres descripciones y casi ausencia de prescripciones.

139) Incorporar a dichas fichas al menos ciertos Objetivos precisos y algunos Indicadores para su evaluación en el tiempo.

140) Incorporar una nueva Ficha sobre la Participación Ciudadana. Existe obligación legal de hacerlo y debe abarcar: Información amplia y pública, consultas constantes en todo cuanto afecte al medio ambiente, trato adecuado de las organizaciones defensoras del medioambiente, acceso fácil, barato y rápido a la justicia en asuntos medioambientales.

### **EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA: INFORME DE SOSTENIBILIDAD**

El POTA ha decidido acogerse a la

***Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de Junio de 2001 relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente***

Lo que obliga a ser coherente con ella. No es de recibo utilizar el mecanismo de Informe Ambiental que en ella aparece para hurtar la obligación de elaborar una Evaluación de Impacto Ambiental a que obliga la Ley 7/1994 de Protección Ambiental de la Comunidad Autónoma Andaluza. Y el Decreto 292/1995 que aprueba el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental.

La Directiva europea entre otras cosas, dice:

*Considerando nº (3) El Convenio sobre la Diversidad Biológica requiere a las Partes que integren, en la medida de lo posible y según proceda, la conservación y la utilización sostenible de la diversidad biológica en los planes y programas sectoriales o intersectoriales pertinentes.*

*Considerando nº (5) La adopción de procedimientos de evaluación medioambiental en relación con los planes y programas debe redundar en beneficio de los medios empresariales, ya que se creará un marco más coherente en el que podrán desempeñar sus actividades mediante la inclusión de la pertinente información medioambiental en el proceso de toma de decisiones. La inclusión de una serie de factores más amplia en el marco del proceso de toma*

*de decisiones debe contribuir a encontrar unas soluciones más sostenibles y eficaces.*

*Considerando n° (14) Cuando se requiera una evaluación con arreglo a la presente Directiva, debe prepararse un informe medioambiental que contenga información pertinente según se establece en la misma, determinando, describiendo y evaluando las posibles repercusiones medioambientales significativas de la ejecución del plan o programa y sus alternativas razonables teniendo en cuenta los objetivos y el ámbito geográfico del plan o programa. Los Estados miembros deben comunicar a la Comisión toda medida que emprendan sobre la calidad de los informes medioambientales.*

Para ayudar en la redacción del Informe Ambiental a que hace referencia la Directiva europea dice:

#### Artículo 5

##### *Informe medioambiental*

*Cuando se requiera una evaluación medioambiental de conformidad con el apartado 1 del artículo 3, se elaborará un informe medioambiental en el que se identificarán, describirán y evaluarán los probables efectos significativos en el medio ambiente de la aplicación del plan o programa, así como unas alternativas razonables que tengan en cuenta los objetivos y el ámbito de aplicación geográfico del plan o programa. La información que se habrá de facilitar al respecto se menciona en el anexo I.*

(continua en el Anexo citado)

##### *Anexo I de la Directiva 2001/42/CE*

*La información que habrá de facilitarse con arreglo al apartado 1 del artículo 5, a reserva de lo dispuesto en los apartados 2 y 3 de dicho artículo, será la siguiente:*

- a) un esbozo del contenido, objetivos principales del plan o programa y relaciones con otros planes y programas pertinentes;*
- b) los aspectos relevantes de la situación actual del medio ambiente y su probable evolución en caso de no aplicación del plan o programa;*
- c) las características medioambientales de las zonas que puedan verse afectadas de manera significativa;*
- d) cualquier problema medioambiental existente que sea importante para el plan o programa, incluyendo en particular los problemas relacionados con cualquier zona de especial importancia medioambiental, como las zonas designadas de conformidad con las Directivas 79/409/CEE y 92/43/CEE;*
- e) los objetivos de protección medioambiental fijados en los ámbitos internacional, comunitario o del Estado miembro que guarden relación con el plan o programa y la manera en que tales objetivos y cualquier aspecto medioambiental se han tenido en cuenta durante su elaboración;*
- f) los probables efectos<sup>51</sup> significativos en el medio ambiente, incluidos aspectos como la biodiversidad, la población, la salud humana, la fauna, la flora, la tierra, el agua, el aire, los factores climáticos, los bienes materiales, el*

---

<sup>51</sup>Estos efectos deben comprender los efectos secundarios, acumulativos, sinérgicos, a corto, medio y largo plazo, permanentes y temporales, positivos y negativos.

*patrimonio cultural incluyendo el patrimonio arquitectónico y arqueológico, el paisaje y la interrelación entre estos factores;*

*g) las medidas previstas para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, compensar cualquier efecto negativo importante en el medio ambiente de la aplicación del plan o programa;*

*h) un resumen de los motivos de la selección de las alternativas contempladas y una descripción de la manera en que se realizó la evaluación, incluidas las dificultades (como deficiencias técnicas o falta de conocimientos y experiencia) que pudieran haberse encontrado a la hora de recabar la información requerida;*

*i) una descripción de las medidas previstas para la supervisión, de conformidad con el artículo 10;*

*j) un resumen de carácter no técnico de la información facilitada en virtud de los epígrafes precedentes.*

**CON UN ANEXO II QUE FIJA LOS Criterios para determinar la posible significación de los efectos a que se hace referencia en el apartado 5 del artículo 3**

*1. Las características de los planes y programas, considerando en particular:*

*- la medida en que el plan o programa establece un marco para proyectos y otras actividades con respecto a la ubicación, las características, las dimensiones, las condiciones de funcionamiento o mediante la asignación de recursos*

*- el grado en que el plan o programa influye en otros planes y programas, incluidos los que estén jerarquizados*

*- la pertinencia del plan o programa para la integración de aspectos medioambientales, con el objeto en particular de promover el desarrollo sostenible*

*- problemas medioambientales significativos para el plan o programa.*

● *la pertinencia del plan o programa para la aplicación de la legislación comunitaria en materia de medio ambiente (por ejemplo, los planes y programas relacionados con la gestión de residuos o la protección de los recursos hídricos).*

●

*2. Las características de los efectos y de la zona de influencia probable, considerando en particular:*

*- la probabilidad, duración, frecuencia y reversibilidad de los efectos;*

*- el carácter acumulativo de los efectos;*

*- la naturaleza transfronteriza de los efectos;*

*- los riesgos para la salud humana o el medio ambiente (debidos, por ejemplo, a accidentes);*

*- la magnitud y el alcance espacial de los efectos (zona geográfica y tamaño de la población que puedan verse afectadas);*

*- el valor y la vulnerabilidad de la zona probablemente afectada a causa de:*

*= las características naturales especiales o el patrimonio cultural;*

*= la superación de niveles o valores límite de calidad del medio ambiente;*

*= la explotación intensiva de la tierra;*

*- los efectos en zonas o parajes con estatuto de protección reconocido en los ámbitos nacional, comunitario o internacional.*

Si la EAE no es un Estudio de Impacto Ambiental, entonces se hace obligatorio tal Estudio, pues Entendemos que el Artículo 11 de la Directiva 2001/42/CE es claro e inequívoco. Este artículo hace referencia a Directivas ya traspuestas a la legislación

andaluza por la Ley 7/1994 de Protección Ambiental, que sí recoge en su Anexo I a los Planes Generales de Ordenación Urbana como obligados a un Estudio de Impacto Ambiental, y el procedimiento administrativo que lo desarrolla en el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental, Decreto 292/1995. Parece poco lógico y casi evidente que por analogía un Plan como el POTA de rango muy superior y efectos sobre el medio ambiente infinitamente mayores deba redactar un Estudio de Impacto Ambiental.

En estos momentos la Directiva 2001/42/CE se está trasponiendo en el Congreso de los Diputados. Será Ley antes de concluir la tramitación administrativa del POTA. Mientras podemos hacer cábalas sobre su redactado y enmiendas presentadas, pero lo que no es discutible es la posibilidad de aunar ambos elementos de Evaluación, el llamado EAE y el EIA, en un solo documento que sin menoscabo de ninguno, de una respuesta a la obligación legal de evaluar los efectos medioambientales de los Planes y Programas y de las Acciones derivadas de ellos ateniendonos al conocimiento actual de los Sistemas.

No es aceptable que se corra un velo sobre elementos significativos de la Evaluación Ambiental, sea Estratégica o de Impactos, que el POTA puede generar en su desarrollo:

**ALEGACIÓN:**

141) O se completa el Informe Ambiental del POTA atendiendo a lo marcado en el Anexo I de la Directiva 2001/42/CE o bien se opta por hacer un Estudio de Impacto Ambiental de tramitación paralela, pero coordinado e integrado en el POTA.

**CONSIDERACIONES SOBRE OTROS ELEMENTOS CLAVES DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL:**

En el apartado e) DEL ANEXO I de la Directiva europea, se integran los Objetivos medioambientales internacionalmente significativos. El POTA en numerosas ocasiones hace referencia a la necesidad de no circunscribir nuestra sostenibilidad al territorio andaluz, pero se requieren algo más que hermosas declaraciones de intenciones:

*“Esta situación, que es general a todas las sociedades desarrolladas, supone que su sostenibilidad debe ser entendida y comprendida como un acto global.”*<sup>52</sup>

Es preciso abordar las consecuencias sobre el Cambio Climático, sobre la Biodiversidad global, etc. del POTA.

**Protección de la Biodiversidad:**

Los problemas que la Biodiversidad tiene en Andalucía están ligados a los usos del territorio, del suelo, con la injerencia de las actividades humanas en los hábitats y con el aislamiento de las especies provocado por la compartimentación del territorio por las vías de comunicación terrestre más las construcciones urbanas y rurales (legales o ilegales). Y la intromisión de especies alógenas que alteran los ecosistemas.

Una aclaración conceptual: La biodiversidad no solo se mide o entiende por el número de especies que habitan un territorio y los problemas que conducen a la extinción de algunas especies, si no que también se refieren al número de individuos de cada una de las especies. En efecto la reproducción sexual produce individuos genéticamente distintos. Cada metro cuadrado de terreno rústico que se pierde

<sup>52</sup> Pag. 12 de la Evaluación Ambiental Estratégica del POTA

supone una pérdida de biodiversidad. Una política de preservación de la biodiversidad tiene necesariamente que incluir medidas contra el sellado del suelo, y contra la expansión urbana hacia áreas rústicas. Cada nueva hectárea que se urbaniza, supone una pérdida de diversidad que con frecuencia no se cuantifica debidamente en los estudios de Impacto Ambiental.

El control del comercio de especies alógenas y la invasión de estas especies que provienen de los medios de transportes deben ser detalladamente estudiadas y corregidas.

El aislamiento producido por el entramado humano en el territorio tiene afortunadamente un contrapunto en el entramado, de origen humano, de las Vías Pecuarias. Las vías pecuarias han dejado de ser útiles en la movilidad del ganado pero han recuperado una función primordial en la conservación de la biodiversidad. En efecto pueden ser unos magníficos “pasillos” o “corredores verdes” por los que las especies se comunican e interactúan. La tarea de deslinde de las vías pecuarias, demasiado lenta, pero necesaria de la Consejería de Medio Ambiente, acabará por despejar estos pasillos para que puedan cumplir las misiones que se exponen. Por otra parte las Vías pecuarias también contribuyen a la ordenación del territorio con sus trazados inmemoriales.

#### **ALEGACIÓN:**

142) Es preciso entre las Actuaciones una Ficha dedicada expresamente a esta misión o bien dentro de una Ficha de Actuación dedicada a la Biodiversidad. QUE MARQUE OBJETIVOS CONCRETOS PARA ALCANZAR Y PLAZOS EN LOS QUE ALCANZARLOS RESPECTO A LA EMISIÓN DE GASES DE EFECTO INVERNADERO.

#### **CONSIDERACIONES SOBRE EL Cambio Climático y el cumplimiento del Protocolo de Kyoto:**

El calentamiento Global del Planeta puede significar que en un plazo relativamente corto, inferior a la vida media de una persona, los cambios climáticos hayan producido verdaderas catástrofes en los ecosistemas provocando una oleada de inmigraciones, subidas del nivel del mar, inundaciones, catástrofes naturales, desertización y otros, hoy apenas previstos.

Los gases de efecto invernadero (CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub>, etc.) producidos por los humanos al usar energía fósil (carbón, petróleo, etc.) en sus usos cotidianos son los responsables del Cambio climático. La ONU ha conseguido la firma del conocido como Protocolo de Kioto. La Unión Europea ratificó dicho Protocolo en mayo de 2002. Todos los Estados miembros lo han ratificado, obviamente España también.

La mitad de las emisiones de gases de efecto invernadero responsables del Calentamiento Global de la Tierra a escala mundial procede del uso del transporte privado y de la calefacción/refrigeración y<sup>53</sup>.

Corresponde a la Planificación Urbana y a la Movilidad dar los primeros pasos hacia el cumplimiento de este compromiso, pero deben complementarse con la creación de sumideros de gases de efecto invernadero: Arboledas sostenibles en todo cuanto sitio sea posible. También es preciso valorar las emisiones de nuestros coches para conocer nuestro grado de incumplimiento.

<sup>53</sup> Dato de la Unión Europea en la dirección: <http://europa.eu.int/ambiente/tollkits/index.htm>

No es posible hacer una apuesta por las centrales térmicas, ni por el transporte privado, ni por un diseño territorial con un urbanismo difuso y a la vez intentar cumplir nuestros compromisos contra el Cambio Climático (Protocolo de Kioto). Tampoco es éticamente aceptable jugar a que nuestras emisiones las paguen otros (Estado Central, Unión Europea, países del tercer mundo, etc.) está internacional y jurídicamente aceptado el Principio de que “quien contamina paga”.  
Eficiencia Energética.

**ALEGACIÓN:**

143) Cumplir el Protocolo de Kyoto. Fijar objetivos concretos por sectores para la emisión de gases de efecto invernadero. Promover los mecanismos de compensación permitidos en el Protocolo. Reforestar Andalucía.

144) Los Municipios deben estar obligados a elaborar Planes para el cumplimiento del Protocolo en sus términos municipales o mancomunadamente en las redes de ciudades y Centros regionales.

**CONSIDERACIONES RELATIVAS AL APARTADO f)**

Pero el Medio Ambiente no es un ente abstracto. Es un Sistema con un conjunto de componentes interrelacionados. Es preciso evaluar el efecto sobre esos componentes, al menos los más significativos desde el punto de vista medioambiental y social (incluyendo en este ámbito el productivo o económico) El apartado f) arriba citado

**ALEGACIÓN:**

145)El Informe Ambiental o la Evaluación Ambiental deben incluir los elementos descritos en este apartado del Anexo I de la Directiva 2001/42/CE

**CONSIDERACIONES RELATIVAS AL APARTADO g)**

No es difícil deducir que el Informe Ambiental de la EAE **sí** debe proponer medidas correctoras de los efectos que el Plan, inevitablemente, tendrá sobre el medio ambiente, apartado g) arriba citado.

**ALEGACIONES:**

150)El Informe Ambiental o la Evaluación Ambiental deben incluir las medidas correctoras necesarias diagnosticadas en las por el mecanismo de las Alegaciones anteriores según prescribe el Anexo I de la Directiva 2001/42/CE.

**OTRAS CONSIDERACIONES**

El POTA incorpora una Información de Síntesis donde aparecen un numeroso e importante grupo de indicadores vitales para el conocimiento de la evolución de la Ordenación del Territorio y su sostenibilidad. Resulta un esfuerzo baldío no asignar tendencias esperadas a dichos indicadores, dada la trascendencia de los mismos.

**ALEGACIÓN:**

151)Asígnese una tendencia esperada a los Indicadores del Informe de Síntesis, unos Objetivos a alcanzar, unos plazos, un procedimiento de seguimiento y los Organismos encargados de hacerlo.

## **GESTIÓN SOSTENIBLE DE LOS RECURSOS NATURALES, LA ENERGÍA Y LOS RESIDUOS<sup>54</sup>**

Los recursos naturales son fundamentales para cualquier actividad humana. En la actualidad, la principal causa de malfuncionamiento en la gestión de estos recursos, es la manera en que se explotan y consumen.

Los recursos naturales se consumen sin tener en cuenta el equilibrio de los ecosistemas naturales ni del sistema urbano. Hoy, ya se está superando la capacidad del sistema natural. Este consumo va a seguir siendo excesivo si no se adopta una estrategia global de gestión sostenible de recursos, energía y residuos.

### **Suelo, fauna y flora**

Los problemas asociados al suelo en las ciudades, además de las enormes pérdidas a causa de la urbanización y, en menor medida, de la erosión, son la contaminación y la degradación general del suelo y el hábitat.

El objetivo general debe ser agrandar los espacios naturales e intensificar su conservación.

### **ALEGACIONES PARA LAS Estrategias a emplear:**

152) Salvaguardar la superficie de terreno necesaria para el desarrollo de ecosistemas naturales y artificiales y de estructuras verdes para la ciudad y el espacio circundante.

153) Crear una estructura de “Pasillos verdes” entre espacios libres y zonas verdes para favorecer el movimiento de las especies.

154) Proporcionar una superficie adecuada de suelo para la autorregeneración de esa estructura verde, con el consiguiente efecto catalizador sobre la biodiversidad.

155) Restauración y enriquecimiento del suelo y la flora.

156) Aumentar la biodiversidad perdida con la reintroducción de plantas autóctonas.

### **CONSIDERACIONES SOBRE Energía**

En los últimos años, la política sobre asuntos energéticos viene reflejando las graves consecuencias de las anteriores políticas energéticas que han provocado el agotamiento de recursos, un aumento de la contaminación y disparado el cambio climático.

### **ALEGACIONES PARA UNAS Estrategias a emplear: Convertir el ahorro de energía en una meta fundamental**

157) Sustituir las fuentes de energía no renovables por fuentes renovables

158) La construcción de nuevas viviendas debe incorporar la preinstalación para placas solares calefactoras.

159) Cogeneración de calor y electricidad y Recuperación del calor residual industrial.

160) Aumentar la producción de energía a partir de residuos de biomasa al menos al doble.

161) Alumbrado público con niveles distintos de intensidad luminosa según hora y

---

<sup>54</sup> “CIUDADES EUROPEAS SOSTENIBLES” (Comisión Europea, Bruselas, 1996).

sitio y utilizando focos luminosos de máxima eficiencia energética.

162) Las desaladoras deben estar ligadas en su fuente energética a energías renovables para no ser un lastre a la política de reducir la dependencia y la sostenibilidad de las fuentes de energía.

### **CONSIDERACIONES SOBRE Aire**

El objetivo principal de una gestión sostenible es disponer de aire de calidad en cantidad suficiente. Hay una estrategia temática en el 6º Programa<sup>55</sup>

### **ALEGACIONES PARA Reducir las fuentes y el volumen de la contaminación e Impulsar la regeneración y filtración del aire.**

163) Reducir el transporte mediante una ordenación territorial que reduzcan la necesidad de movilidad y permitan el desarrollo de alternativas al transporte por carretera.

164) Fomento de los sistemas de transporte urbano que dan prioridad al transporte público, a los peatones y a los ciclistas.

165) Fomento de un uso más racional del automóvil particular y en los hábitos de conducción.

166) Ordenación de las zonas industriales productoras de contaminación aérea según la rosa de los vientos predominantes. Prohibiendo el asentamiento en las zonas inadecuadas.

167) Creación de múltiples zonas verdes dispuestas adecuadamente en el territorio.

168) Utilización de vías de aire puro en la planificación.

169) El apoyo a industrias limpias.

170) Eficiencia energética en los vehículos, promoviendo los menos contaminantes.

171) La promoción del uso de electrodomésticos y servicios de eficiencia energética

### **CONSIDERACIONES SOBRE Residuos**

Las ciudades generan cada vez mayores cantidades de residuos, tanto líquidos como sólidos, así como de diferente índole, sean biológicos o no biodegradables. La escasez de espacios para su eliminación agrava el problema

### **ALEGACIONES SOBRE Residuos.**

172) Control y seguimiento regulares de los receptores de aguas residuales.

173) Sistemas de eliminación de residuos respetuosos con el medio ambiente.

174) Establecimiento de Puntos Limpios en barrios bajo el Programa de 7 ½

175) Plan Especial de catalogación de vertederos incontrolados e ilegales para su cierre y eliminación. Y mayores medidas de control y aplicación de la disciplina administrativa y penal. Hacer valer el principio unánimemente aceptado de que "quien contamina paga".

### **INDICADORES:**

Se precisan de Indicadores de varias categorías para poder hacer un seguimiento real y objetivo, sobre el grado de avance y consecución de los Objetivos del POT. Hay un temor injustificado a definir indicadores y objetivos claros, parece

---

<sup>55</sup> CAFE (Clean Air for Europe) 6º Programa de Acción de la Comunidad Europea en materia de Medio Ambiente. '**Medio ambiente 2010: el futuro está en nuestras manos**'

como si se temiese a la crítica en el supuesto de no alcanzarse o cuando los Indicadores muestren retrocesos. Se olvida que en un sistema de esta complejidad el primer responsable es la Sociedad misma, y los efectos beneficiosos del Plan los recibirá ella y por el contrario los efectos negativos los sufrirá ella misma. Todas las llamadas a la Participación en la Planificación no es solo un recurso democrático, es sobre todo una declaración de Corresponsabilidad en la consecución de unos Objetivos imposibles de alcanzar sin la cooperación de la Sociedad.

Estos Indicadores deben ser completados con otro medio centenar que permitan tener una visión de conjunto y a la vez una medida objetiva de la evolución de la ciudad hacia la Sostenibilidad en cada uno de los sectores importantes, a fin de rectificar, corregir, o reforzar cuantas Acciones se proponen o sean necesarias en el futuro. No es nuestra intención fijar tantos Indicadores como son necesarios para conocer de forma objetiva la evolución del POTA hacia la Sostenibilidad. Los Indicadores deben ser consensuados entre Instituciones y público. Entendido el público en el sentido legal que le otorga el Convenio de Aarhus<sup>56</sup>. A los ya descritos en el POTA proponemos como conclusión:

#### **ALEGACIONES:**

176) Toda Acción propuesta debe ir acompañada de algún o algunos Indicadores que permitan su Seguimiento y Evaluación.

177) La Información generada por el uso de los Indicadores para medir resultados será publicada en cuanto se hace la medición.

178) La Evaluación debe corresponder al público y a las Instituciones de forma compartida.

179) Introducir al menos este conjunto de Indicadores, a los que debe fijarse tendencias esperadas y en los casos oportunos plazos.

- Densidad de habitantes por hectárea en suelo urbano.
- Comparativa del crecimiento de suelo urbanizado y población.
- Huella ecológica, en hectáreas.
- Consumo de energía fósil por habitante.
- Emisión de gases de efecto invernadero globales y por habitantes, separando sus procedencias.
- Cantidad o Concentración de gases contaminantes en el Aire.
- Indicadores Químicos y Biológicos del Agua.
- Indicadores al uso de Biodiversidad (número de especies/ superficie)
- Insumos de gases de efecto Invernadero en Arboledas plantados por año.
- Precio del CO<sub>2</sub> en euros por Tonelada.

#### **A los que unimos los Indicadores Comunes Europeos para las ciudades<sup>57</sup>:**

##### **Indicadores Obligatorios:**

---

<sup>56</sup> INSTRUMENTO de Ratificación del Convenio sobre el acceso a la información, la participación del público en la toma de decisiones y el acceso a la justicia en materia de medio ambiente, hecho en Aarhus (Dinamarca), el 25 de junio de 1998. Que entró en vigor en España el 29 de marzo de 2005 (BOE de 16 de Febrero de 2005)

<sup>57</sup> Dirección General de Medio Ambiente. <http://www.sustainable-cities.org/indicators/>

- A1: Satisfacción de los ciudadanos con la comunidad local.**
- A2: Contribución local al cambio climático global (Emisiones CO2 y otros gases de efecto invernadero)**
- A3: Movilidad local y transporte de pasajeros (Distancia diaria recorrida por pasajero y modos de transporte)**
- A4: Existencia de zonas verdes públicas y de servicios locales (Acceso de los ciudadanos a las zonas verdes públicas y a los servicios básicos locales.**
- A5: Calidad del aire local (Nº de días en que se registra una buena calidad del aire).**

**Indicadores Voluntarios:**

- B1: Desplazamiento de los niños al colegio.( Modo de transporte utilizado por los niños en los desplazamientos entre la casa y la escuela).
- B2: Gestión sostenible de la autoridad local y de la empresas locales.(Porcentaje de organizaciones públicas y privadas que adoptan y utilizan procedimientos de gestión ambiental y social ( organizaciones que han implantado un sistema de desarrollo, auditoría etc.)
- B3: Contaminación sonora. (Porcentaje de territorio expuesto a niveles de ruido ambiental perjudiciales.)
- B4: Utilización sostenible del suelo. (Desarrollo sostenible, recuperación y protección del suelo y parajes municipales)
- B5: Productos que fomentan la sostenibilidad. ( Porcentaje del consumo total de productos que llevan la etiqueta ecológica y de productos biológicos u objeto de prácticas comerciales leales y justas)

**Alcalá de Guadaíra, 12 de Enero, 2006**  
**Asociación Ecopacifista Alwadi-Ira**