

# INFORME DE ALEGACIONES A LAS NORMAS SUBSIDIARIAS DE TOCINA.

## 1.- ANTECEDENTES.

El Ayuntamiento de Tocina, adoptó en el Pleno celebrado el pasado 26 de Julio de 2001, el acuerdo de Aprobación inicial de las Normas Subsidiarias Municipales, y tras el preceptivo periodo de información pública, se han recibido las alegaciones que siguen.

El objetivo del presente informe es el de analizar, por parte del equipo técnico redactor de las Normas, GRUPO ENTORNO S.L., el contenido, justificación, viabilidad y compatibilidad de las alegaciones presentadas, respecto al modelo territorial, urbano y de protección ambiental propuesto en el documento aprobado inicialmente, para que de nuevo el Ayuntamiento Pleno, adopte las decisiones convenientes.

Con anterioridad a la aprobación inicial, fue aprobado por el Ayuntamiento, y sometido a información pública, el Documento de Avance de las Normas, que suscitó un amplio debate ciudadano y numerosas sugerencias fueron incluidas en el nuevo documento aprobado inicialmente.

## 2.- ALEGACIONES PRESENTADAS.

### 2.1.- D. JUAN ESPEJO FERNÁNDEZ.

En representación de los trabajadores de la antigua Industria Sevillana de Conservas, situada en Avda. de Sevilla, en Los Rosales. Solicita la **modificación del uso de equipamiento atribuido a dicha fábrica**, que perjudicaría su venta en el caso de que les fuera adjudicado este patrimonio a los trabajadores afectados.

La consideración de la industria y su solar como equipamiento público, de Sistema General, no excluye la obligación de alcanzar un justiprecio para su adquisición pública, con independencia del propietario que ostente los derechos de propiedad sobre la finca, y de los usos asignados por el planeamiento.

## 2.2.- D. RAFAEL MARTÍN CASILLAS.

En representación de Martín Casillas S.L, **solicita la reclasificación de los terrenos** que ocupa en el Apeadero de RENFE en Los Rosales junto a la Azucarera, utilizados para acopio y posterior distribución de material para balasto de las vías férreas. El uso residencial propuesto en las Normas, **propone que pase a industrial e integrado con el PERI-R1 de Los Rosales.**

La actual actividad de acopio de material de balasto, crea un impacto negativo en un entorno urbano, y que con el desarrollo de las Normas, terminará por consolidar y ampliar este uso urbano, independientemente de que este uso sea residencial o industrial.

Por otra parte, la necesidad de seguir manteniendo estos servicios para RENFE, y la disponibilidad de RENFE para resolver globalmente las incidencias de su red en el término municipal, y la facilidad para trasladar y disponer de otros emplazamientos, no hacen crítica esta decisión, que entendemos debe estar supeditada a los requerimientos del desarrollo urbano de los terrenos de la Azucarera, para los que el mantenimiento de la actividad actual es objetivamente incompatible.

## 2.3.- D. JOSÉ LEÓN FERNÁNDEZ Y D. ANTONIO GARCÍA ÍÑIGUEZ.

Copropietarios de un terreno de 10.704 m<sup>2</sup>, junto a la carretera SE.111, en la "Huerta de Los Milagros, que solicitan **la reclasificación de los mismos de suelo no urbanizable a urbanizable industrial**, para lo que aportan propuesta de ordenación y de las cesiones reglamentarias. Incluye la alegación una propuesta de permuta de las cesiones correspondientes al 10% de aprovechamiento edificatorio y la de S.I.P.S., que suman 1.192 m<sup>2</sup> por la construcción, en suelo municipal, de una nave de 300 m<sup>2</sup> equipada para impartir cursillos de formación.

Las Normas aprobadas inicialmente clasifican suficiente suelo industrial para el desarrollo futuro, a medio y largo plazo, de Tocina y Los Rosales. El resto del suelo no urbano o urbanizable se protege por su alto valor productivo agrario. El terreno propuesto limita con el suelo industrial previsto, y está situado en una franja que separa estos futuros suelos industriales, del borde urbano occidental de Los Rosales (Barriada de Las Arenas).

La franja de frutales entre el futuro suelo industrial y el suelo urbano, actúa como una eficaz barrera visual y de atenuación de impactos, entre los usos industrial y

residencial, considerando que no es conveniente que estos usos se acerquen entre sí en este caso concreto de Los Rosales.

Por último, la escasa entidad superficial de la propuesta, 1 Ha, hace inviable una solución coherente y engarzada con el planteamiento general de ordenación establecido en las Normas aprobadas inicialmente, como queda de manifiesto en la ordenación presentada, que a pesar de su sencillez, contiene todos los elementos negativos que han caracterizado el crecimiento urbano de Tocina y Los Rosales (viales mal dimensionados y en fondo de saco, sin buscar conexiones actuales o futuras, cesiones residuales y mal situadas, falta de control de los bordes medianeros y de relaciones con fincas contiguas).

#### **2.4.- D. SALVADOR NARANJO GONZÁLEZ-POLA.**

En representación de la Mercantil CÍTRICOS DE TOCINA S.A, propietaria de una finca rústica en la carretera SE-128 (prolongación de la Avda. Pozo de la Ermita), solicita que se consideren **directamente urbano-residencial** la franja de su propiedad lindante con la prolongación de la Avda. Pozo de la Ermita, por considerar que dispone de todos los servicios urbanos.

En el Avance de las Normas, estos terrenos se proponían como urbanizables de uso industrial. El alegante presentó una solvente y documentada Sugerencia y Alternativas al Avance sometido a información pública, proponiendo la consideración del suelo de su finca como **no urbanizable de especial protección**, precisamente por el alto valor productivo y ambiental de la explotación de cítricos, y del valor patrimonial de la Casa y Huerta de la Concepción. Igualmente proponía el traslado de los usos industriales futuros de Tocina más al Sur del propuesto en el Avance.

Estas sugerencias han sido consideradas procedentes y consecuentemente, se ha respetado en el Documento de Aprobación Inicial, tanto la nueva localización industrial de Tocina, como la consideración de suelos no urbanizables protegidos el terreno de la finca que no estaba ya clasificado como urbano por las Normas Subsidiarias anteriores.

El crecimiento urbano apoyado en la Avda. del Pozo de la Ermita, ha sido hasta ahora muy débil, confuso y contradictorio. Es un desarrollo aleatorio y no deseado, cuya única justificación ha sido la de aprovechar unas infraestructuras públicas existentes. A la mezcla de usos residenciales, industriales y agrarios, hay que añadir la falta de consolidación de las iniciativas ya realizadas y la falta de instrumentos de gestión y cooperación entre los propietarios para acometer una ordenación y urbanización completa de este sector. A la vista del plano de Tocina, se ve claramente que este desarrollo lineal es anómalo e incoherente con la evolución del resto del tejido urbano de Tocina.

La propuesta de prolongar este crecimiento lineal más hacia el Oeste, apoyado exclusivamente en la prolongación de la Avda. Pozo de la Ermita, no es coherente con el modelo de desarrollo urbano propuesto para Tocina, y desde luego contradictorio con la Sugerencia y Alternativa propuesta por el alegante en el Avance. La falta de actuaciones en la franja calificada como urbano directo por las anteriores Normas, corrobora el escaso interés en el crecimiento de Tocina en ese sector.

Por último, el hecho circunstancial de que la finca de su propiedad se beneficie de unas infraestructuras ya existentes, pagadas exclusivamente con dinero público, no conlleva necesariamente, ni automáticamente la clasificación como urbanos de dichos terrenos. El mencionado art.10 de la Ley 1/92, vigente transitoriamente en la Comunidad de Andalucía, concordante con el art. 8 de la Ley Estatal 6/98, requiere que el planeamiento o la legislación urbanística vigente considere conveniente la inclusión de estos suelos.

Es decir, es condición necesaria, pero no suficiente la existencia de cierto desarrollo de infraestructuras urbanas o la consolidación de la edificación en un lugar determinado para que el planeamiento considere la conveniencia, o no, de su inclusión como urbano directo. Existen de hecho diversas casuísticas, y el planeamiento puede adoptar distintas soluciones para un mismo tema (desde urbano directo, a urbano no consolidado, unidades de ejecución, PERI, suelo urbanizable o declaración de no urbanizable si considera la ilegalidad o inviabilidad de lo ejecutado).

## **2.5.- D. FERNANDO VALENZUELA GONZÁLEZ Y OTROS.**

Como propietarios de fincas situadas en la carretera de Concentración s/n de Tocina, solicitan **la ejecución de redes de saneamiento y agua y la reclasificación como suelo urbano** de dichas fincas.

Aunque no aportan plano de situación de las mismas, es de suponer que se encuentran en suelo no urbanizable, en el que las Normas Subsidiarias establece una protección al crecimiento entre los suelos intermedios de ambos núcleos, y especialmente a lo largo de la carretera de Concentración y de la SE-127. Son suelos que se protegen por su valor agrario y que además se preservan para un posible futuro, en el que sea necesario acometer el proceso de fusión urbana de los dos núcleos.

Cualquier actuación edificatoria, o de parcelación en esta zona hipotecaria las posibilidades de ordenación e intervención futuras, y por otra parte, las Normas clasifican suelo urbano y urbanizable mas que suficiente para las necesidades actuales y futuras.

## 2.6.- D<sup>a</sup> SOL CASTELLANO ALIAGA.

Propietaria de una finca en la carretera de Tocina a Los Rosales, denominada "El Cocherón" propone, como ya hiciera en el periodo de Sugerencias del Avance, la inclusión de su **terreno como suelo urbanizable residencial de baja densidad** (parcelas superiores a 500 m<sup>2</sup>).

Como en la alegación anterior, y abundando en lo que ya se informó en las sugerencias al Avance, el suelo agrario entre los dos núcleos debe preservarse en sus usos actuales. Cualquier actuación distinta de la explotación agraria, contraviene el modelo de crecimiento urbano propuesto, que hace prioritario la consolidación y resolución de los problemas urbanísticos de cada núcleo urbano.

## 2.7.- D. ANTONIO RIOS PEÑA.

Propietario de un inmueble situado en la carretera Sevilla a Lora del Río, nº5, gravado con el IBI y con referencia catastral, dispone de agua, luz, alumbrado público y encintado de acera, calzada de hormigón y pozos ciegos, y al igual que otros vecinos, llevan décadas en situación urbanística irregular. Las nuevas Normas Subsidiarias mantienen el carácter de no urbanizable de esos suelos y **solicitan la reclasificación de los mismos como urbanos.**

El alegante es propietario de una vivienda situada en suelo no urbanizable, cuya construcción, y las de sus vecinos fue realizada hace muchos años. El transcurso del tiempo sin una intervención municipal ha consolidado una situación y de hecho, se ha legalizado por transcurso del tiempo. Este hecho no obliga a considerar esos suelos como urbanos o urbanizables, puesto que no se considera conveniente ni deseable dar el salto del suelo urbano al otro margen de la acequia de riego. Por tanto la clasificación de esos suelos seguirá siendo la de suelo no urbanizable, pero sus construcciones están legalizadas y deberán atenerse al régimen establecido para el suelo no urbanizable.

## 2.8.- D. GONZALO LIÑÁN CRUZ.

En representación de Cofrutex y Zumos Vega del Guadalquivir SL, alega que en el documento aprobado inicialmente aparece el suelo industrial de ambas industrias como suelo industrial aislado, pero haciendo referencia en el texto exclusivamente a Cofrutex. Solicita que en el **texto definitivo aparezca la referencia de las dos industrias existentes en el lugar.**

La designación de ese suelo industrial por el nombre de una de las empresas no tiene mayor trascendencia que la de localizar el lugar. La regulación urbanística que se hace de ese suelo industrial, es independiente del número de industrias actualmente existentes o de las modificaciones de nombre o titularidad que puedan tener en el futuro.

## 2.9.- D. FRANCISCO REDONDO CRUZ.

**Delegado de Patrimonio y Urbanismo para Andalucía y Extremadura de RENFE, presenta varias alegaciones al documento de Normas aprobado inicialmente.**

**2.9.1.-** La primera hace referencia al dominio de los suelos de RENFE, afectados por la propuesta de Convenio. Estos terrenos constan en el Inventario de Bienes Inmuebles de RENFE como **bienes de dominio público** adscritos a RENFE, y por tanto, sólo podrá contarse para usos urbanísticos, aquellos que sean considerados innecesarios para el servicio ferroviario y que, tras su desafectación, tengan la condición de patrimoniales.

En las reuniones mantenidas con RENFE por el equipo redactor, se facilitó por parte de RENFE un plano a escala con las parcelas y superficies que se consideraban sobrantes e innecesarias para el mantenimiento del servicio ferroviario, y a partir de estos datos, el equipo redactor ha elaborado la propuesta.

Queda no obstante por concretar qué suelos son de dominio público y especialmente el tramo de cañada real que se ocuparon en su día con las instalaciones ferroviarias. En efecto, sólo resta en el municipio de Tocina un tramo de la Cañada Real de Córdoba por deslindar, ya que cuando se procedió en el proceso general del término quedó pendiente por causas desconocidas. En cualquier caso el tramo procedente de Cantillana se consideró innecesario en una banda de 70.22 m, pasándose a 37.61 m (la mitad de su medida), procediéndose a su enajenación. Dado que el tramo que afecta al triángulo de entrevías queda por deslindar, la C.M.A. dispondrá de lo conveniente, siempre atendiendo a los antecedentes generales del municipio, a la ausencia de ganadería trashumante, a la solicitud de desafectación realizada en su día por el Ayuntamiento y, sobre todo, al planteamiento razonable de continuidad en las comunicaciones y mejora urbana de la zona de la Estación con la población de Los Rosales. Pero en cualquier caso, será preciso que se pronuncie esta administración competente.

**2.9.2.-** La decidida voluntad de RENFE para firmar un Convenio debe fundamentarse en dos aspectos básicos, que los **suelos afectados por el Convenio puedan desafectarse del servicio ferroviario, y de que los intereses municipales y de**

**RENFE puedan coherenciarse**, dentro de una lógica de proporcionalidad entre cargas y beneficios que toda actuación urbanística debe conllevar.

En este sentido, el equipo redactor ha partido de los datos aportados inicialmente por RENFE, tanto de las parcelas que se consideraban innecesarias, como del coeficiente de edificabilidad bruta que fue propuesto por RENFE y que a su juicio hacía viable la operación global del convenio, incluida la carga de desalojo de los inquilinos de las viviendas, el coste del levantamiento y modificación de las infraestructuras ferroviarias, y la inclusión en próximos convenios de RENFE con la Junta de Andalucía de la supresión del paso a nivel en Los Rosales.

**2.9.3.-** Se alega que la inclusión como cesión de las 24 viviendas que RENFE tiene en régimen de alquiler, **computan como cesión de suelo y de aprovechamiento edificatorio**. Igualmente, la cesión de espacios libres, que alcanza el 80,32% de la superficie del ámbito de actuación, es muy superior a los mínimos establecidos por la Ley del Suelo, y las cargas de urbanización desproporcionadas.

Respecto a este apartado, el equipo redactor ha revisado sus criterios de ordenación iniciales, en primer lugar al interpretar que RENFE se desentendía del compromiso de indemnizar o realojar a los inquilinos de sus viviendas, para derribar estas y obtener un suelo edificable, por lo que se opta por mantener las viviendas y realojar paulatinamente a las familias a otras viviendas a las mismas pero rehabilitadas y ampliadas con un frente a la Avda. del Rosal. En definitiva, más que un beneficio urbanístico extra para el Ayuntamiento, es una importante carga económica y social que asume la Corporación.

La importante proporción de áreas libres que se obtiene mediante la ordenación es el objetivo final que persigue el Ayuntamiento con la propuesta de Convenio. Esta proporción es en cierto modo ficticia puesto que no se incluye dentro del ámbito del PERI la superficie correspondientes al Vial exterior. Dentro del ámbito del PERI, no existen viales.

**2.9.4.-** RENFE alega la **exclusión del suelo destinado a vial del ámbito del PERI**, lo que impide un reconocimiento de un aprovechamiento urbanístico, y por tanto sería objeto de una compensación económica, con independencia de que el carácter de estos suelos sean definitivamente patrimoniales de RENFE, o de dominio público, desafectados de su uso ferroviario.

La ordenación propuesta en las Normas Subsidiarias, considera el citado vial como sistema general de comunicaciones, cuya gestión se imputa como carga externa a la ejecución del PERI.

Esta decisión responde a tres razones:

- a) Este suelo, actualmente está considerado como sistema general ferroviario, es decir, afecto al sistema de comunicaciones. Al ser una de las funciones del vial resolver el acceso a la Estación, eliminando un peligroso paso a nivel, y proveer de plazas de aparcamientos a los usuarios del servicio ferroviario, estaría dentro de los objetivos de una buena gestión de un suelo afecto a Sistema General. El uso propuesto no cambia el estatus urbanístico del suelo ocupado por el vial.
- b) El ancho propuesto de 21 m., contempla la eventualidad, que consideramos cierta, de que este vial, restituye además el tramo de Cañada Real, ocupada por la ejecución de la vía férrea, por tanto, se trata de restituir al dominio público una franja de suelo desafectada de un uso ferroviario anterior, y que da continuidad al trazado de la Cañada de Los Rosales, prolongando la Avda. de Sevilla.
- c) El beneficiario directo de la ordenación y ejecución de este vial es la mejora sustancial del servicio que presta RENFE en Los Rosales, y la puesta en valor de los terrenos edificables del PERI. Precisamente, por comprender que la carga urbanística que supone la ejecución del vial y el paso inferior ferroviario puede exceder de lo razonable, este suelo se desvincula del PERI, y la ejecución de esta infraestructura se supedita a los acuerdos del Convenio.

**2.9.5.- RENFE alega que la carga de rehabilitación impuesta a las 24 viviendas de su propiedad debe ser indemnizada, al igual que la propuesta de que pasen a ser patrimonio municipal.**

Entendiendo que la propuesta en las Normas al respecto, es más una carga municipal, que un beneficio extra de la firma del Convenio, no se ve inconveniente en reconsiderar esta alternativa manteniendo la propiedad de estas viviendas por parte de RENFE.

Ahora bien, la catalogación de las mismas, es una potestad municipal, a través del planeamiento que lo legitima, así como el deber de conservación, ornato público, y el mantenimiento de las condiciones de habitabilidad y seguridad de las construcciones es un deber inherente a la propiedad de los inmuebles, siendo los propietarios los obligados por Ley, a sufragar los gastos necesarios a estas obligaciones. La administración competente sólo puede actuar subsidiariamente en el caso de que la propiedad incumpla esta obligación, repercutiendo estos costes en la propiedad.



**2.9.6.- Las cargas de ejecución de los pasos inferiores, además de la del vial ya citado anteriormente, hacen inviable económicamente la propuesta del PERI, e insiste RENFE en que las cargas deben ser proporcionales a los aprovechamientos urbanísticos asignados y similares a los del resto de las actuaciones del término municipal.**

El equipo redactor ha tenido que elaborar el documento para aprobación inicial, sin conocer un estudio económico de la repercusión de la modificación de infraestructuras que RENFE debería acometer en la zona del PERI, ni la propuesta que la división de proyectos de RENFE presentaría para este ámbito (hechos que se prometieron durante la redacción de las NN.SS.). Por tanto, en la propuesta de ordenación se considera que conjuga los intereses municipales y las expectativas urbanísticas de la zona, dejando los aspectos de compensaciones económicas o contribuciones en la ejecución de las infraestructuras a las negociaciones que conduzcan a la aprobación del Convenio.

El aprovechamiento del PERI, en términos de viviendas/ha, es similar al establecido para el resto del suelo urbanizable y para las actuaciones en suelo urbano (40 viv/Ha), y superior a la media del suelo urbano conjunto de Tocina y Los Rosales (31,27 viv/Ha). La densidad del suelo urbano de Tocina sólo es de 18,3 viv/ha. Por tanto, no se puede alegar que existe una desproporción en el tratamiento dado al PERI en cuanto al aprovechamiento urbanístico reconocido.

**2.9.7.- Se observa un error material en dos partes del documento referido a los parámetros del PERI, que serán subsanados en el documento final. También se solicita que sea el Plan Especial que desarrolle el PERI, el que fije la ordenación y el resto de parámetros urbanísticos.**

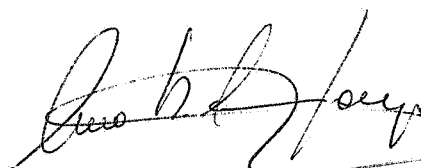
Resumiendo la importante contribución de esta alegación a la viabilidad de la ordenación propuesta, y en la seguridad de que todos los aspectos tratados pueden ser matizados y llevados a buen término, por la voluntad de las partes en llegar a un acuerdo, el equipo redactor ha partido en cada momento de los parámetros y condiciones que previamente se habían hablado en las conversaciones previas con RENFE. Llegado el momento de redactar el documento de aprobación inicial, se ha visto en la obligación de proponer soluciones, que resolviendo en primer lugar las necesidades municipales en el sector, éstas sean compatibles con un aprovechamiento edificatorio justo y razonable, en términos similares a los del resto del suelo por desarrollar.

### 3.- CONCLUSIONES.-

El objetivo de este informe es dar el dictamen del equipo redactor respecto de las alegaciones presentadas en el periodo de información pública del documento de Normas Subsidiarias Municipales, aprobadas inicialmente. El Ayuntamiento Pleno tiene la potestad de considerarlas tal como se contestan o proceder a su modificación.

Entendemos que las alegaciones que proponen un cambio de clasificación de suelo no son procedentes en general, porque defienden intereses personales que en nada benefician al conjunto de la ordenación propuesto en las Normas y llevarían, además, aparejado la **reversión del proceso de aprobación de las Normas a un nuevo periodo de información pública**, si estas modificaciones son consideraras sustanciales o contradictorias con el modelo territorial y urbano propuesto.

El conjunto de argumentaciones de **RENFE** deben tratarse aparte y consideradas en la medida del planteamiento general y posible desarrollo del Convenio, puesto que la resolución urbanística de este PERI es una de las claves del desarrollo futuro de Los Rosales, y parte esencial de la propuesta de estas Normas. Todas las objeciones propuestas por RENFE, son discutibles y negociables en un clima de entendimiento, y sería conveniente y deseable que este Convenio pudiera ser firmado antes de la aprobación provisional de las Normas.



Grupo Entorno S.L., noviembre de 2001.