

FASE III

DOCUMENTO DE AVANCE Y DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO

DOCUMENTO DE AVANCE

RESUMEN EJECUTIVO



P B O M
EL RONQUILLO



Se
Diputación
Sevilla

Ayuntamiento
de El Ronquillo
Promotor

Diputación
Provincial
de Sevilla
Organismo financiador

 buró4

Buró 4
Arquitectos, S.L.P.
Equipo redactor

Contratación
de servicios de redacción del
PLAN BÁSICO DE ORDENACIÓN MUNICIPAL
del Ayuntamiento de El Ronquillo

Expediente P4108300G-2023/000091-PEA

FASE III
**DOCUMENTO DE AVANCE
Y DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO**
FECHA DE EDICIÓN: ENERO 2026

DIRECCIÓN DE
EQUIPO URBANÍSTICO



Ayuntamiento
de El Ronquillo
Promotor

Diputación
Provincial
de Sevilla
Organismo financiador



EQUIPO

El presente documento de **DOCUMENTO DE AVANCE - RESUMEN EJECUTIVO** para el **PLAN BÁSICO DE ORDENACIÓN MUNICIPAL de EL RONQUILLO** se redacta por encargo del Excmo. Ayuntamiento de El Ronquillo a BURÓ 4 ARQUITECTOS, S.L.P., adjudicado mediante el concurso público celebrado para ello. (expediente 3963/2022).

El equipo asignado por **BURÓ 4 ARQUITECTOS, S.L.P.** para la elaboración del documento es el siguiente:

DIRECCIÓN DE EQUIPO URBANÍSTICO

Ramón Cuevas Rebollo. Arquitecto urbanista
Jorge Ferral Sevilla. Arquitecto urbanista

COORDINACIÓN Y REDACCIÓN

Isabel Jiménez López. Arquitecta urbanista
Javier López Ruiz. Arquitecto urbanista

DIRECCIÓN DE EQUIPO AMBIENTAL

Miguel Martin Pérez, Geógrafo especialista en MA, OT y GIS

JEFES DE EQUIPO

Jesús Díaz Gómez, Arquitecto. Infraestructuras
Ismael Ferral Sevilla, Arquitecto. Proyectos
Antonio Alonso Campaña, Arquitecto
Rosario Rodríguez Cazorla, Arquitecta
María Valdivieso Navarro, LADE Economía

EQUIPO TÉCNICO

Lidia Berdonces Machío, Arquitecta
Alicia Gómez del Castillo, Arquitecta
Carlos Diaz Rebollo, Arquitecto
Alicia Millán Tudela, Arquitecta
Alejandro Barbadillo Gálvez, Arquitecto
Luis Miguel Casal Mesa, Arquitecto
Urbano Jimenez Guerrero, Arquitecto
Isabel González Lagos, Arquitecta
Pablo Rodríguez Zambrana, Arquitecto
Estefanía Simionato Brogginì. Arquitecta
Carlos Sánchez Sanabria, Arquitecto
Verónica Rodríguez Vergara, Arquitecta
Olga Muñoz López, Arquitecta
Sara Berrocal Ríos, Arquitecta
Paloma Páez Grund, E. Arquitectura
María Gómez Fernández, E. Arquitectura
Juan José Castro Pérez, Arquitecto

EQUIPO MEDIOAMBIENTAL

Juan Mottilla Guzmán, Geógrafo
Clara Ortega Rodríguez. Geógrafa O.T.

EQUIPO JURÍDICO

Lylhiam Maanan Lahsen, Abogada Urbanista
Rodrigo Caballero Veganzones, Asesor Jurídico

EQUIPO ADMINISTRATIVO

Luis F. Valdivieso Luis, Administración
Teresa Marín González, Contabilidad

REFERENTES MUNICIPALES

POLÍTICOS

Dña. Ana Vizcaíno Navarro
Alcaldesa – presidenta

Dña. Mirian Castilla Rodríguez
Primera teniente de alcalde

TÉCNICOS MUNICIPALES

D. José M.ª Carranza Dorado
Arquitecto

D. Francisco Javier Iglesias Terrón
Secretario Interventor

D. Sergio López
Técnico de hacienda y Catastro



RESUMEN EJECUTIVO

ÍNDICE

1.	MEMORIA DE DIAGNÓSTICO	5
2.	ALTERNATIVAS	16
3.	MODELO TERRITORIAL	52
4.	OBJETIVOS GENERALES, ESTRATÉGICOS Y AMBIENTALES DEL NUEVO PLAN	56
5.	APROXIMACIÓN A LAS PREVISIONES DE RECURSOS FINANCIEROS Y A LA VIABILIDAD ECONÓMICA DE LA PROPUESTA DEL PLAN	63



1. MEMORIA DE DIAGNÓSTICO

La fase de información y participación ciudadana ha permitido recoger una amplia gama de perspectivas, necesidades y expectativas que configuran una visión más completa y compartida del municipio. Este proceso ha aportado datos fundamentales para realizar un diagnóstico final que sirva de base para la elaboración de propuestas de ordenación en el futuro instrumento urbanístico.

El diagnóstico se estructura en torno a una serie de aspectos clave que reflejan las principales dinámicas y desafíos del territorio, así como las oportunidades identificadas para su desarrollo sostenible. Estos puntos críticos abarcan desde la gestión del planeamiento y las dificultades de conexión hasta la revitalización del casco urbano y la conservación de áreas de especial protección. Este análisis tiene como objetivo ofrecer una visión integrada que guíe hacia un modelo urbano más equilibrado, inclusivo y resiliente.

- **UN PLAN GENERAL AMBICIOSO: PROYECCIONES IRREALISTAS Y DIFICULTADES DE GESTIÓN**
- **EL FENÓMENO DE LA DESPOBLACIÓN DEL CASCO URBANO**
- **CONEXIÓN CON LOS LAGOS DEL SERRANO- GUILLENA**
- **DESCONEXIÓN DE LA ZONA NORTE DEL NÚCLEO CON EL RESTO DEL SUELO URBANO**
- **LA MEJORA EN LA TRAMA URBANA EXISTENTE**
- **LA FALTA DE NUDO COMPLETO CON LA A-66 COMO CONEXIÓN DIRECTA DEL MUNICIPIO CON EL RESTO DE ENTORNO.**
- **LA EXISTENCIA DE ÁMBITOS DE ESPECIAL DE PROTECCIÓN. SU PUESTA EN VALOR Y PRESERVACIÓN**
- **CEMENTERIO. AMPLIACIÓN O NUEVA IMPLANTACIÓN**
- **PARCELARIO RÚSTICO – UNIDAD MÍNIMA. VIABILIDAD DE ACTIVIDADES EN EL RÚSTICO**



1.1. UN PLAN GENERAL AMBICIOSO: PROYECCIONES IRREALISTAS Y DIFICULTADES DE GESTIÓN

El Plan General de Ordenación Urbanística (PGOU) de El Ronquillo, a pesar de ser una normativa relativamente reciente, refleja los ecos de un contexto económico y social que ya no corresponde a la realidad actual. Concebido a comienzos del siglo XXI, donde se dio un periodo de optimismo económico, el plan proyectaba un crecimiento desproporcionado, basado en estimaciones que, con el tiempo, han demostrado ser excesivamente ambiciosas y desconectadas de las dinámicas demográficas y económicas reales del municipio.

Proyección desproporcionada e irrealista

Uno de los aspectos más evidentes del plan es su sobreestimación del crecimiento poblacional y urbanístico. Se plantearon propuestas que implicaban una expansión significativa del suelo urbano y urbanizable, con la expectativa de atraer un volumen de población y actividad económica que no se ha materializado. Este sobredimensionamiento, lejos de potenciar el desarrollo, ha generado retos en su implementación, al dificultar la justificación de ciertas inversiones y paralizar el desarrollo de amplios sectores urbanísticos.

La proyección de nuevos desarrollos residenciales e industriales supera ampliamente las necesidades reales del municipio, que ha mantenido una población estable o incluso decreciente en los últimos años. Estos datos contrastan con las previsiones iniciales y cuestionan la viabilidad de los objetivos planteados.

Problemas de gestión y ejecución

La implementación del PGOU también ha enfrentado barreras significativas relacionadas con la gestión de los ámbitos propuestos. Muchas de las áreas de desarrollo no han contado con la planificación detallada y los recursos necesarios para su ejecución. Esto ha generado una desconexión entre las intenciones del plan y su puesta en marcha práctica.

La burocracia y la falta de coordinación entre las instituciones han añadido complejidad al proceso, provocando retrasos en los plazos inicialmente previstos. Además, la ausencia de herramientas de gestión adecuadas ha dejado algunos ámbitos estratégicos en un estado de indefinición, dificultando el cumplimiento de los objetivos del PGOU.

Limitaciones en la financiación de elementos estructurales

Otro de los factores clave ha sido la insuficiencia de recursos económicos para financiar los elementos estructurales contemplados en el plan. Infraestructuras esenciales, como redes de comunicación o incluso de infraestructuras de suministros no han podido ser desarrolladas al ritmo necesario. La falta de previsión financiera y los cambios en las prioridades de inversión han puesto en evidencia las debilidades de un enfoque que no consideró escenarios más conservadores o adversos.

El desajuste financiero ha afectado especialmente a los proyectos más ambiciosos, relegándolos a un segundo plano o paralizándolos indefinidamente. Esto ha contribuido a perpetuar una percepción de inmovilidad en el desarrollo local, alejando posibles inversores y generando frustración en la comunidad.

Impacto y reflexiones

El resultado de estas problemáticas es un plan que, en su forma actual, se percibe como inadecuado para responder a las necesidades reales de El Ronquillo. El exceso de optimismo inicial ha derivado en un urbanismo estático y poco operativo, con consecuencias negativas para el desarrollo socioeconómico del municipio.

Sin embargo, esta situación también ofrece una oportunidad para reflexionar sobre la importancia de una planificación más adaptativa y realista. Ajustar las expectativas del PGOU, priorizar ámbitos estratégicos y buscar financiación externa, como fondos europeos o colaboraciones público-privadas, podrían ser estrategias efectivas para reorientar el plan hacia un modelo de desarrollo sostenible y viable.

En este sentido, el reto no es solo corregir los errores del pasado, sino también construir un marco de planificación flexible, que permita al municipio adaptarse a las circunstancias cambiantes y aprovechar las oportunidades futuras. Solo así El Ronquillo podrá transformar sus limitaciones en un modelo ejemplar de planificación urbana adaptada a la realidad.



1.2. EL FENÓMENO DE LA DESPOBLACIÓN DEL CASCO URBANO

Se observa una tendencia marcada en la población a abandonar el casco urbano original – la trama histórica tradicional- para establecerse en nuevas zonas de urbanizaciones ubicadas en las periferias o en zonas de expansión urbana. Este proceso, influenciado por factores económicos, sociales y culturales, ha desencadenado impactos relevantes en la estructura urbana y la funcionalidad del núcleo histórico, el cual enfrenta un fenómeno de despoblación acompañado, en muchos casos, de un deterioro progresivo del patrimonio edificado y de la vitalidad económica y social del área central.

Factores que impulsan la migración hacia las nuevas urbanizaciones

La preferencia por vivir en urbanizaciones modernas frente a ámbitos tradicionales suele estar vinculada a la percepción de mayor comodidad y calidad de vida. Estas áreas, generalmente diseñadas con criterios más contemporáneos, ofrecen viviendas más amplias, con mejores infraestructuras y servicios adaptados a las necesidades actuales, como espacios verdes, estacionamientos amplios y conexiones viales eficientes.

Otro factor importante es el precio del suelo. En ocasiones, resulta más económico construir en zonas de expansión que invertir en la rehabilitación de viviendas antiguas, que a menudo requieren costosas reformas para cumplir con los estándares modernos de habitabilidad. Además, en el contexto de El Ronquillo – cuestión no exclusiva del municipio- las políticas urbanísticas local favorece el desarrollo de estas urbanizaciones, han contribuido a acentuar esta tendencia.

Por último, existe un cambio en las preferencias de las familias jóvenes, que buscan alejarse de los cascos urbanos densos y optan por espacios más abiertos y funcionales, alejados de las calles estrechas y edificaciones envejecidas que caracterizan los núcleos históricos.

Consecuencias para el casco urbano

El abandono progresivo del casco urbano tradicional en favor de desarrollos periféricos genera profundas implicaciones para la sostenibilidad territorial, la conservación del patrimonio arquitectónico y la identidad cultural del municipio. Este fenómeno, cada vez más común en contextos urbanos y rurales, repercute negativamente en la estructura social, económica y ambiental, planteando retos significativos desde el punto de vista urbanístico.

En primer lugar, el fenómeno de **despoblación progresiva** afecta directamente la vitalidad del casco histórico. La migración de los habitantes hacia urbanizaciones periféricas provoca una pérdida de densidad poblacional que debilita la actividad social y económica del núcleo central. Como consecuencia, los comercios locales cierran, los servicios públicos disminuyen en cantidad y calidad, y el espacio urbano experimenta un estancamiento funcional, erosionando su rol como epicentro del municipio.

A esto se suma el **deterioro y ruina del patrimonio edificado**, una consecuencia inevitable del abandono residencial y la falta de inversión en el mantenimiento de las viviendas. Muchas de estas edificaciones, con valores arquitectónicos o históricos relevantes, se encuentran en avanzado estado de degradación, contribuyendo al deterioro de la imagen urbana y generando problemas de seguridad estructural. Este proceso también incrementa los costos de rehabilitación y reduce las posibilidades de reactivación del casco urbano en el futuro.

Por otra parte, la **pérdida de identidad cultural** vinculada al casco urbano es una consecuencia inmaterial pero igualmente significativa. Este espacio constituye no solo un ámbito físico, sino también un reservorio de la memoria colectiva y de la esencia histórica del municipio. Su abandono implica la fragmentación de esta memoria y el debilitamiento de los vínculos culturales que otorgan identidad al territorio.

Desde una perspectiva ambiental y territorial, el abandono del casco urbano y el desplazamiento hacia las urbanizaciones periféricas generan un **impacto ambiental considerable**. La expansión del consumo de suelo, la fragmentación del territorio y el aumento de los costos asociados al desarrollo y

mantenimiento de infraestructuras en estas zonas (como redes de transporte, agua potable y saneamiento) no solo resultan insostenibles, sino que además perpetúan un modelo de ocupación disperso y costoso. Este modelo contrasta con la eficiencia del uso del suelo y los recursos que ofrece el casco histórico.

En síntesis, el abandono del casco urbano tradicional no solo representa una pérdida tangible en términos de patrimonio edificado, sino también una fragmentación de la cohesión territorial y cultural del municipio. Para contrarrestar estos efectos, es crucial la implementación de políticas de regeneración urbana orientadas a reactivar la habitabilidad, proteger el patrimonio y fomentar un modelo de desarrollo sostenible que priorice la recuperación del núcleo central como epicentro funcional, social y cultural.

El fenómeno de la despoblación del casco urbano no es exclusivo de El Ronquillo, pero su impacto es particularmente agudo en municipios de pequeña escala. Enfrentar este desafío requiere un enfoque integrado que combine medidas de protección del patrimonio, revitalización económica y planificación urbana sostenible. Solo así será posible devolver la vitalidad a los cascos históricos y preservar su importancia como símbolos vivos de la identidad local.



1.3. CONEXIÓN CON LOS LAGOS DEL SERRANO (GUILLENA)

El núcleo urbano de El Ronquillo enfrenta un incremento significativo en el tráfico motorizado debido a su función como paso único y por tanto obligado hacia el área residencial de los Lagos del Serrano. Este fenómeno es especialmente pronunciado durante las temporadas estivales, cuando el atractivo turístico de la zona y la ocupación temporal de las viviendas generan un aumento exponencial del tránsito rodado.

El aumento del tráfico motorizado que atraviesa El Ronquillo ha generado diversas consecuencias que afectan tanto al entorno urbano como a la calidad de vida de sus habitantes. En primer lugar, la sobrecarga de las vías locales, diseñadas para soportar un tráfico menos intenso, provoca dificultades en la movilidad interna del municipio, incrementando los tiempos de desplazamiento y generando conflictos entre el tráfico local y el de paso. Además, este fenómeno contribuye al desgaste acelerado de las infraestructuras viales, lo que incrementa los costos de mantenimiento y pone en evidencia la falta de adecuación de las calles a la nueva demanda de tránsito. En términos de seguridad vial, el flujo vehicular elevado incrementa el riesgo de accidentes, especialmente en zonas con alta interacción entre peatones, ciclistas y vehículos. Por otro lado, el aumento de ruido y emisiones contaminantes afecta la calidad ambiental del municipio, comprometiendo la habitabilidad y la salud de sus residentes. Finalmente, este incremento del tránsito también tiene un impacto negativo sobre los valores patrimoniales y paisajísticos de El Ronquillo, amenazando su identidad y atractivo como núcleo urbano.

La única vía de acceso al área residencial de los Lagos del Serrano, situada en el término municipal de Guillena, se realiza desde el núcleo urbano de El Ronquillo, utilizando la vía pecuaria denominada **Cordel de Guillena**. Esta vía, a pesar de estar deslindada como bien de dominio público destinado al tránsito ganadero, cuenta desde casi los inicios del núcleo de “los lagos del Serrano” con una plataforma asfaltada, pero con un alto déficit de condiciones de seguridad, constituyendo un acceso directo para el tráfico rodado desde entonces.



Por otro lado, los datos demográficos del Instituto de Estadística de Andalucía indican una población residente de **76 personas** en los Lagos del Serrano. Sin embargo, los registros catastrales revelan la existencia de unas **400 edificaciones con carácter residencial**, lo que sugiere un importante aumento poblacional y de tráfico durante las épocas estivales debido al atractivo turístico de la zona.



Enfoque Comarcal

La problemática debe ser abordada desde una perspectiva comarcal, ya que su origen trasciende los límites del municipio y responde a dinámicas generadas por la actividad en el área residencial de los Lagos del Serrano, situada en un ámbito externo al término municipal. Este fenómeno impone una carga significativa sobre El Ronquillo sin que el municipio obtenga beneficios directos, mientras que la población local es la más afectada por los impactos negativos asociados, como la saturación del tránsito, el deterioro de las infraestructuras y la alteración de la calidad ambiental y social.

Una visión comarcal permite considerar soluciones integrales que tengan en cuenta la relación entre los diferentes territorios involucrados. Esto incluye la necesidad de coordinar políticas y recursos entre los municipios de la comarca para gestionar de forma eficiente el tráfico de paso, priorizar la preservación del entorno urbano de El Ronquillo, y garantizar una distribución equitativa de responsabilidades y beneficios. Desde esta óptica, resulta esencial implementar medidas de planificación que redistribuyan el flujo motorizado, como la mejora o habilitación de accesos alternativos hacia los Lagos del Serrano, la regulación del tráfico estacional, y el desarrollo de infraestructuras que mitiguen los impactos en el núcleo urbano.

Asimismo, la colaboración intermunicipal podría facilitar la gestión de fondos y proyectos que compensen a El Ronquillo por las externalidades negativas que soporta en exclusividad, promoviendo un desarrollo territorial más equilibrado y sostenible.

1.4. DESCONEXIÓN DE LA ZONA NORTE DEL NÚCLEO CON EL RESTO DEL SUELO URBANO

La zona norte del núcleo presenta una desconexión funcional y perceptual con el resto del tejido urbano, evidenciada por la limitada integración de los equipamientos deportivos situados en esta área. Actualmente, la conexión principal se establece mediante la carretera N-630, configurándose como un eje de tránsito predominantemente lineal que carece de una integración armónica con el entorno urbano inmediato.



Aunque la infraestructura existente incluye un carril bici y un acerado de calidad aceptable, estas soluciones no logran garantizar una accesibilidad efectiva y amable para los usuarios. La carencia de elementos urbanos complementarios, como zonas de sombra, mobiliario urbano y puntos de encuentro, resulta especialmente crítica durante las épocas estivales, donde las condiciones climáticas adversas dificultan el uso continuo y confortable de estos espacios.

Además, el diseño actual del recorrido, de aproximadamente 500 metros, actúa como una barrera psicológica y física, limitando la percepción de proximidad entre esta área y el núcleo principal. La ausencia de una trama urbana más diversa y adaptada, que contemple usos residenciales o mixtos, agrava esta desconexión, al no dotar al espacio de elementos que promuevan seguridad, vitalidad urbana e inclusividad.

Se identifica la necesidad de transformar este eje en un corredor urbano inclusivo, que facilite la movilidad activa (peatonal y ciclista) de forma segura y atractiva, integrando características urbanísticas que aporten cohesión al tejido urbano y refuercen su funcionalidad como enlace entre la zona norte y el resto del núcleo.

Para abordar la desconexión existente entre la zona norte y el resto del núcleo urbano, se debe atender a una serie de actuaciones integrales que permitan transformar el actual eje de conexión en un corredor urbano inclusivo y funcional. En primer lugar, se plantea la reconfiguración del eje mediante la incorporación de áreas de descanso con zonas de sombra, vegetación de bajo mantenimiento y mobiliario urbano que promuevan la interacción social y el confort, especialmente en condiciones climáticas adversas. Adicionalmente, se sugiere fortalecer la trama urbana mediante la incorporación de usos residenciales o mixtos en los márgenes del recorrido, favoreciendo la dinamización económica y social del entorno, así como la percepción de seguridad. Asimismo, resulta fundamental garantizar la accesibilidad universal mediante la creación de itinerarios peatonales continuos y adaptados a personas con movilidad reducida, complementados con elementos de señalización que refuercen la seguridad vial y la conexión visual. Finalmente, se recomienda mejorar la permeabilidad del tejido urbano mediante la generación de enlaces transversales que conecten este eje con áreas adyacentes, reduciendo la dependencia exclusiva de la carretera N-630 y fomentando una integración efectiva de

la zona norte con el núcleo urbano en su conjunto. Estas medidas buscan no solo mitigar la desconexión detectada, sino también potenciar una urbanización más inclusiva, cohesionada y resiliente.

1.5. LA MEJORA EN LA TRAMA URBANA EXISTENTE

En el interior de la trama urbana existente, se identifican diversas bolsas de suelo o ámbitos que presentan una clara necesidad de mejora desde perspectivas urbanísticas, sociales y funcionales. Estas áreas, en su estado actual, limitan la cohesión, eficiencia y potencial desarrollo del tejido urbano circundante, requiriendo intervenciones específicas para alcanzar condiciones urbanísticas óptimas y alineadas con los objetivos generales de planificación.

Un caso particular que ejemplifica esta situación es el sector ARI-R2, definido en el plan vigente. Este sector enfrenta una problemática compleja de desarrollo y ejecución derivada de la atomización de la titularidad del suelo, donde la existencia de múltiples propietarios dificulta la coordinación necesaria para impulsar actuaciones conjuntas. Esta fragmentación se combina con la consolidación parcial de usos residenciales ya establecidos, los cuales, en ausencia de una planificación integral, generan una configuración urbana desarticulada y con aprovechamientos subóptimos.

Además, se observa una escasa motivación por parte de los propietarios para promover desarrollos urbanísticos desde la iniciativa particular. Esta falta de interés puede atribuirse a factores económicos, como la baja rentabilidad percibida de posibles actuaciones, o a circunstancias particulares que priorizan la conservación del estado actual. Como resultado, el sistema de gestión urbanística previsto, que parte de la iniciativa privada, no logra activar las dinámicas necesarias para transformar este ámbito.

La situación descrita subraya la necesidad de una intervención desde una perspectiva pública o concertada, que contemple herramientas urbanísticas y de gestión adaptadas a este contexto



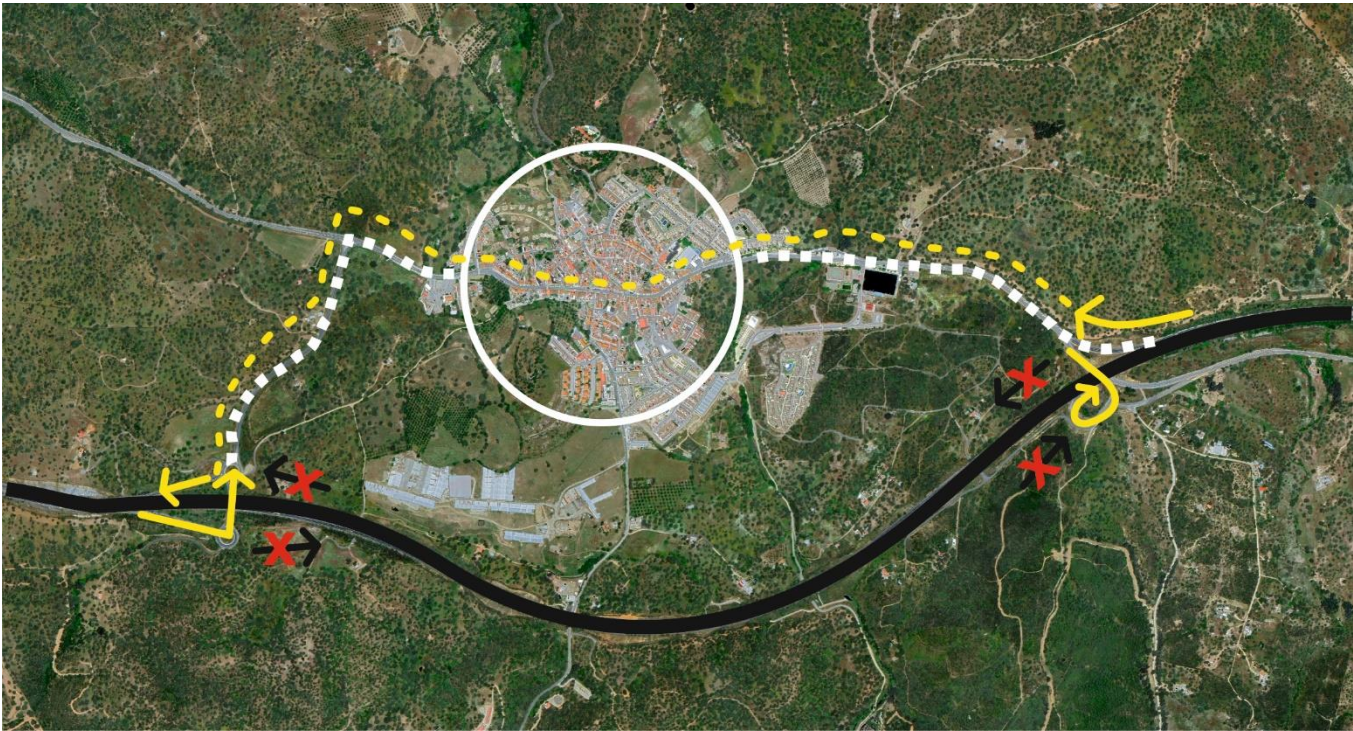
En paralelo, dentro de la estructura urbana planificada, se identifican otro tipo de ámbitos que se vinculan con planeamientos incorporados, como los sectores **API-1** y **API-8**, que, a pesar de su integración en la estrategia urbanística del municipio, no han logrado materializar su desarrollo conforme a lo previsto. Estas áreas han enfrentado bloqueos significativos debido a causas multifactoriales, entre las cuales destaca el impacto de la crisis inmobiliaria anterior, que frenó la inversión y desmotivó la activación de proyectos urbanísticos en estos sectores.

La inercia de este estancamiento ha generado un vacío en términos de urbanización efectiva, manteniendo estos sectores en un estado latente dentro del planeamiento, lo que limita tanto su funcionalidad como su integración en la trama urbana consolidada. No obstante, las actuales circunstancias socioeconómicas y del mercado inmobiliario presentan una oportunidad para reactivar estas áreas mediante estrategias de desarrollo adecuadas.

Desde el diagnóstico es esencial abordar estas áreas críticas con objeto de consolidar un modelo urbano cohesionado, eficiente y resiliente, promoviendo un desarrollo que equilibre los intereses particulares con los objetivos generales de la planificación. Así mismo es importante focalizar esfuerzos en la reactivación de ámbitos **pendientes de finalización de desarrollo pues** no solo representa una oportunidad para reducir la fragmentación territorial, sino también para generar nuevas dinámicas económicas y sociales que contribuyan al desarrollo sostenible y equilibrado del municipio.

1.6. LA FALTA DE NUDO COMPLETO CON LA A-66 COMO CONEXIÓN DIRECTA DEL MUNICIPIO CON EL RESTO DE ENTORNO.

Actualmente, el municipio presenta una carencia significativa en su conectividad debido a la ausencia de un nudo completo que permita un acceso eficiente y directo desde la autovía A-66 al núcleo urbano. Esta limitación repercute negativamente en la accesibilidad y funcionalidad del municipio, dificultando su integración con el entorno regional y reduciendo su competitividad frente a otros municipios que cuentan con mejores conexiones viales.



Aunque el equipo de gobierno municipal está impulsando los trabajos para materializar un nudo completo que conecte la autovía A-66 con el núcleo urbano, es importante señalar que la ejecución de esta infraestructura depende de la Administración Estatal, titular y competente en la gestión de la autovía. Esta situación exige un enfoque coordinado entre los diferentes niveles de gobierno para garantizar el éxito del proyecto.

Problemática de las conexiones existentes

Las actuales conexiones a la A-66, localizadas en los puntos kilométricos 768 (acceso desde el norte de la provincia) y 771 (acceso desde el sur), configuran un sistema dependiente de la N-630, que atraviesa el núcleo urbano como un paso obligatorio. Este diseño resulta ineficaz desde el punto de vista del transporte, incrementando el tránsito interno en el núcleo urbano y generando desventajas operativas frente a otros municipios que disponen de accesos más directos y funcionales a la autovía. La dependencia de la N-630 no solo limita el flujo eficiente de tráfico, sino que también incrementa los tiempos de desplazamiento, afecta la seguridad vial y crea un entorno menos atractivo para el desarrollo de actividades económicas.

Impacto en el desarrollo económico y urbano

La ausencia de un nudo completo que articule el municipio con la A-66 afecta directamente el desarrollo de sectores logísticos, industriales y comerciales. Esta deficiencia se traduce en un menor atractivo para la inversión y limita las oportunidades de crecimiento económico. La falta de infraestructura adecuada incide también en la capacidad del municipio para competir por proyectos estratégicos y frena el establecimiento de nuevas áreas de actividad económica. Otros municipios

colindantes que disponen de conexiones directas con la autovía han demostrado un mayor dinamismo en la captación de inversiones y en la expansión de su tejido industrial.

1.7. LA EXISTENCIA DE ÁMBITOS DE ESPECIAL DE PROTECCIÓN. SU PUESTA EN VALOR Y PRESERVACIÓN

El Ronquillo está situado en un entorno territorial privilegiado, caracterizado por una notable riqueza natural y una gran diversidad de ecosistemas protegidos.

El territorio del municipio colinda con zonas de alta relevancia ecológica y de especial protección Este entorno posiciona a El Ronquillo como un territorio de gran valor ambiental, donde la biodiversidad y los servicios ecosistémicos constituyen activos fundamentales para el bienestar de la población y el desarrollo económico.

La existencia de estos ámbitos de especial protección conlleva importantes desafíos, como la necesidad de equilibrar la conservación de los valores naturales con el desarrollo socioeconómico del municipio. Al mismo tiempo, abre oportunidades para el fomento de actividades sostenibles como el ecoturismo, la educación ambiental y la promoción de productos locales ligados a la dehesa.



El Ronquillo debe abordar el reto de preservar el carácter rústico y natural de su paisaje frente a la presión por nuevos usos ordinarios del suelo. Este planteamiento no solo debe centrarse en los suelos estrictamente protegidos por las figuras ambientales ya establecidas, sino extenderse a una transición sostenible en las áreas circundantes, integrando criterios de conservación y puesta en valor de estos

espacios. La estrategia debe buscar una compatibilidad entre la preservación de los ecosistemas y el desarrollo de actividades económicas que permitan la prosperidad del municipio.

Compatibilidad entre conservación y desarrollo

Uno de los mayores desafíos es encontrar un equilibrio entre la protección del patrimonio natural y la necesidad de promover actividades económicas y sociales. Para ello, se deben implementar enfoques que armonicen ambas esferas:

- **Desarrollo de actividades sostenibles:** Fomentar el ecoturismo, la producción agroecológica y el aprovechamiento sostenible de los recursos forestales como ejes de desarrollo económico.
- **Integración de criterios ambientales en el urbanismo:** Diseñar modelos de ordenación territorial que respeten el carácter natural del paisaje y eviten la fragmentación de los ecosistemas.
- **Fomento del empleo verde:** Generar oportunidades de trabajo ligadas a actividades respetuosas con el medio ambiente, como la restauración de ecosistemas, el turismo rural y la agricultura regenerativa.

Estrategias de transición y puesta en valor

El planteamiento de transición para los espacios no protegidos debe incluir una serie de medidas orientadas a la puesta en valor del paisaje y su integración con las actividades del municipio:

- **Creación de corredores ecológicos:** Facilitar la conectividad entre los espacios protegidos mediante la recuperación y mantenimiento de áreas naturales en zonas de transición.
- **Diseño de zonas de amortiguación:** Establecer límites de usos del suelo que disminuyan la presión sobre los espacios protegidos y favorezcan una integración paulatina de actividades sostenibles.



1.8. CEMENTERIO. AMPLIACIÓN O NUEVA IMPLANTACIÓN

Dentro del análisis de las dotaciones y equipamientos del municipio de El Ronquillo, se detecta la necesidad de abordar la situación actual del cementerio municipal, tanto en términos de capacidad como de su adecuación a las condiciones urbanísticas, territoriales y normativas vigentes.

El cementerio actual, ubicado en la periferia del núcleo urbano tradicional, ha venido dando servicio adecuadamente durante décadas. No obstante, el crecimiento progresivo del municipio y la previsible evolución demográfica a medio y largo plazo hacen necesario estudiar su capacidad residual, así como las condiciones de ampliación o traslado a un nuevo emplazamiento.

Desde el punto de vista urbanístico, la planificación debe tener en cuenta varios aspectos clave:

1. Condición de equipamiento público funerario

El cementerio se enmarca como un sistema general de equipamiento público en la clasificación urbanística, y por tanto su localización debe adecuarse tanto a criterios funcionales como a principios de sostenibilidad, accesibilidad y mínimo impacto sobre el entorno urbano y natural.

2. Limitaciones físicas y ambientales del emplazamiento actual

La dotación actual presenta limitaciones para su ampliación, ya sea por la orografía del terreno, proximidad a suelos residenciales que lo hacen incompatibilidades con usos colindantes

Asimismo, deben considerarse las restricciones ambientales y de salubridad impuestas por la normativa sectorial (Reglamento de Policía Sanitaria Mortuoria de Andalucía, legislación sobre aguas subterráneas, distancias mínimas a núcleos de población, etc.), que pueden hacer inviable una ampliación en su actual ubicación.

3. Necesidad de reserva de suelo alternativo

Ante la imposibilidad o dificultad de ampliación del cementerio existente, se plantea la necesidad de identificar suelos alternativos que permitan acoger una nueva instalación funeraria, preferiblemente en forma de reserva de suelo dotacional público (equipamiento).

Esta búsqueda debe orientarse hacia:

- Suelos bien comunicados, principalmente de forma peatonal dada la demanda de un itinerario peatonal, pero con cierta separación del núcleo urbano.
- Ámbitos con accesibilidad rodada adecuada
- Parcelas que cumplan con los criterios de sostenibilidad, baja pendiente, mínima afección ambiental e integración paisajística.
- Terrenos de propiedad pública o con posibilidad de adquisición asequible.

4. Integración en la planificación urbanística futura

La futura propuesta de planeamiento deberá delimitar el ámbito del nuevo cementerio como sistema general de equipamiento funerario o al menos plantear el posible escenario con el objeto de tener base para un futuro desarrollo.

En base a ello establecer los accesos y conexiones viarias/peatonales oportunas.

Siempre asegurando el cumplimiento de la normativa sectorial aplicable en cuanto a distancias, protección sanitaria, hidrológica y ambiental.

1.9. PARCELARIO RÚSTICO – UNIDAD MÍNIMA.

Según el art. 4.1.5 Parcelaciones, se establece

1. De acuerdo con los art.66 y 68 de la ley LOUA , en el suelo no urbanizable están prohibidas las parcelaciones urbanísticas. Tampoco podrán realizarse divisiones, segregaciones o fraccionamientos de cualquier tipo, en contra de lo dispuesto en la legislación agraria y en este Plan General.

2. A estos efectos, a partir de la aprobación de este Plan General, se prohíben expresamente divisiones por debajo de la establecida como parcela mínima

3 que en el municipio las nuevas segregaciones de parcelas tendrán una superficie mínima de 3,5 ha a los actuales efectos agrarios

A su vez, en base Resolución de 4 de noviembre de 1996, de la Dirección General de Desarrollo Rural y Actuaciones Estructurales (actualmente de Regadíos y Estructuras), por la que se aprueban provisionalmente las unidades mínimas de cultivo en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma de Andalucía. (BOJA número 156, de 26 de noviembre de 1996), las unidades mínimas de cultivo son:

Municipio	Secano (ha)	Regadío (ha)
El Ronquillo	3,50	0,25

Estas determinaciones tienen como objetivo evitar el fraccionamiento excesivo del suelo rústico, favoreciendo la viabilidad de las explotaciones agrarias y desincentivando procesos de urbanización encubierta en suelo no urbanizable.

No obstante, al analizar la realidad del parcelario catastral del suelo rústico del municipio, se constata una significativa disociación entre la normativa y la configuración actual de la propiedad. El municipio cuenta con un total de 1.040 parcelas, de las cuales el 74,3 % tienen una superficie inferior a 3,5 ha. Este porcentaje equivale a unas 773 parcelas, siendo especialmente significativa la concentración en los siguientes intervalos:

Superficies	nº parcelas	%
0-2.500	91	8,8%
2.500-10.000	417	40,1%
10.000-20.000	155	14,9%
20.000-35.000	110	10,6%
>35.000	267	25,7%
Total	1040	

De estas 773 parcelas menores de 3,5 ha, 640 se localizan dentro de dos grandes bolsas de agrupaciones parcelarias: La Parrita y Santa Clara, lo que pone de manifiesto la existencia de núcleos agrarios consolidados con estructuras parcelarias históricamente atomizadas.

	nº parcelas	Superf. Media
La Parrita	270	8523
Santa Clara	169	3360

Estos datos ponen de manifiesto que, si bien las determinaciones del Plan General buscan evitar la urbanización encubierta y preservar el carácter productivo del suelo rústico, la aplicación estricta de la

parcela mínima podría carecer de eficacia en ámbitos consolidados y estructuralmente fragmentados, al margen de su nulo impacto sobre el modelo territorial general.

Este diagnóstico sugiere la necesidad de una aplicación flexible, pero controlada, de la normativa, permitiendo, en casos excepcionales y debidamente motivados (reorganización de explotaciones, herencias, actuaciones de interés público, etc.), la autorización de segregaciones por debajo de la unidad mínima, siempre que se garantice la compatibilidad con el modelo de ordenación y la funcionalidad agraria del suelo.



Plano – parcelario rústico catastral- Polígono 5

1.10. VIABILIDAD DE ACTIVIDADES EN EL RÚSTICO.

Por un lado, se identifica la imposibilidad de viabilidad de actividades relacionadas directamente con la superficie de parcela, en relación con el punto anterior, vinculado con el art. 4.2.4. *Condición de las parcelas y emplazamiento de la edificación* de las NN.UU., que establece que:

1. Las parcelas de suelo no urbanizable común donde pudieran autorizarse edificaciones o edificios e instalaciones cumplirán las dimensiones mínimas de 3,5 ha.

Lo que supone que el 75% del parcelario del ámbito rústico no es edificable al no cumplir con este requisito.

Esta condición limita significativamente la viabilidad de actividades autorizables en el suelo rústico del municipio, al constatar que aproximadamente el 75 % del parcelario (773 de 1.040 parcelas) no alcanza dicha superficie mínima. Este hecho implica que una proporción muy elevada de fincas, especialmente las ubicadas en ámbitos históricamente parcelados como La Parrita y Santa Clara, no podrían albergar legalmente ninguna edificación, ni siquiera aquellas asociadas a explotaciones agrícolas o ganaderas tradicionales.

Esta restricción plantea importantes implicaciones para el desarrollo económico del ámbito rural, afectando a iniciativas ligadas al medio agrario, la diversificación productiva, el relevo generacional y la implantación de actividades complementarias (agroturismo, talleres rurales, etc.). En consecuencia, aunque la medida busca preservar la integridad del medio rural frente a la urbanización difusa, también puede generar un efecto disuasorio para el mantenimiento y dinamización del tejido agrario local, especialmente en explotaciones familiares de pequeña escala.

Dada esta realidad, se recomienda considerar la introducción de criterios de flexibilidad, sin menoscabo de los principios de sostenibilidad territorial. En particular, podrían preverse excepciones condicionadas a la vinculación directa de la edificación a una actividad agraria, forestal o ganadera real y en funcionamiento, o establecer criterios de proporcionalidad basados en la dimensión y uso de la parcela, permitiendo edificación en suelos de menor superficie bajo determinados supuestos (por ejemplo, mínimo de 1 ha en caso de explotaciones intensivas documentadas).

Una revisión o ajuste calibrado de este requisito permitiría mejorar la viabilidad de usos productivos legítimos en suelo rústico, reducir el impacto de la atomización histórica del parcelario, y evitar procesos de abandono o marginalidad funcional del territorio.

Por otro lado, en relación con el art. 4.1.6 de la NNUU, el cual limita la ocupación sobre las parcelas en SNU en función de:

- **Edificios agrarios, incluida vivienda**, el 2% de la superficie de la finca, con un máximo de 1000 m2
- **Para actuaciones de interés público, y para edificios e instalaciones ganaderas**, el 5% de la superficie de la parcela, con un máximo de 2000 m2.

Su aplicación ha generado efectos limitantes importantes para ciertos proyectos de carácter estratégicos, especialmente aquellos promovidos por el propio Ayuntamiento en colaboración público-privada. En particular, se constata que la operación de permuta en la Umbría de Santa Fe, acordada entre el Ayuntamiento y una entidad privada conforme a los criterios de la Consejería de Medio Ambiente, quedó inviabilizada por la aplicación de este artículo, al no permitir la ocupación edificatoria necesaria para el desarrollo de la actividad proyectada por la entidad privada implicada.

Este caso evidencia que el actual marco normativo carece de flexibilidad para atender situaciones singulares en las que coinciden objetivos de interés público, convenios institucionales y usos compatibles con la preservación del suelo rústico. Así, el límite uniforme de ocupación —basado en un criterio porcentual y un umbral máximo— puede resultar inadecuado en su aplicación a grandes parcelas, generando una infrautilización del suelo incluso cuando existe viabilidad ambiental, técnica y jurídica para determinados desarrollos.

En consecuencia, se recomienda que la normativa:

- Integre criterios de proporcionalidad vinculados al tamaño real de las parcelas, especialmente cuando superan determinadas superficies.
- Permita instrumentos de flexibilización motivada, en el caso de actuaciones promovidas o avaladas por el Ayuntamiento, que respondan a objetivos estratégicos, sociales o ambientales.
- Explore la posibilidad de establecer regímenes específicos por categorías de actuación de interés público, con parámetros de ocupación más adaptados a la realidad local, siempre que no se comprometa el modelo territorial ni los valores del suelo protegido.



2. ALTERNATIVAS

Por la naturaleza del trabajo de esta fase, que es anterior al plan, tanto la concreción (ejemplos) como **la resolución espacial, es relativamente baja** respecto de lo que es un planeamiento ya redactado; por ello, y en las fases siguientes se ajustará el planeamiento a las escalas propias de un PBOM.

Hay que entender que **cada alternativa no es independiente** (es autónoma) sino que está basada en criterios y objetivos que comparten entre sí. Y, siempre, en el marco de la Evaluación Ambiental estratégica ordinaria.

Este documento de AVANCE PBOM (BORRADOR DE PLAN en términos GICA), acompaña al trámite de EAE estableciendo unas ALTERNATIVAS de Ordenación en el nuevo Modelo territorial-urbano, siendo el comienzo de la revisión del planeamiento urbanístico del municipio, conforme a la Nueva LISTA y su Reglamento, **no siendo aún un documento sustantivo desde el punto de vista urbanístico**, ni cuenta por ello con determinaciones específicas, tales como usos detallados, densidades, o edificabilidades. Las cuales le corresponderán al documento siguiente, para APROBACIÓN INICIAL del PBOM, una vez recibido el Documento de Alcance Ambiental, entre otros trámites.

De este modo, en las Alternativas de Ordenación se indican, **a modo de proyección del modelo territorial-urbano**, los usos globales propuestos en las diferentes áreas y ámbitos del territorio. No estableciendo en dichos suelos usos detallados y pormenorizados, aun en esta fase. Lo cual significa, que **aún no queda definido el contenido urbanístico de derechos y cargas sobre las áreas o ámbitos**, y, por tanto, no pueden determinarse sus parámetros urbanísticos en este momento.

Si bien **se apuntan las vocaciones de usos propuestos para los terrenos del municipio**, no pueden extrapolarse en relación con el contexto urbanístico vigente aun, cálculos comparativos de los suelos con incremento o descenso de aprovechamientos, o cambios de uso, si bien, es voluntad de la Nueva planificación establecer mecanismo, medidas compensatorias, o estrategias de gestión avanzadas futuras, para aquellos terrenos que claramente manifiesten una propuesta de vocación urbana diferente.

2.1. METODOLOGÍA PARA LA ELABORACIÓN DE LAS ALTERNATIVAS

Tradicionalmente, las alternativas de ordenación se han centrado principalmente en el crecimiento de la ciudad, siendo la alternativa 0 la única que suponía el "no crecimiento", o el crecimiento de los sectores ya previstos, pero no desarrollados. En el resto de las alternativas, el elemento principal del discurso suele ser dónde se ubican los nuevos crecimientos y cuánta extensión ocupan.

En el contexto actual, donde el marco estratégico de las agendas urbanas y los criterios generales de la LISTA (donde se pretende una ocupación sostenible del suelo, que promueva la regeneración de la ciudad existente frente a los nuevos crecimientos), discutir únicamente diferentes alternativas de actuaciones de nueva urbanización sería, cuanto menos, incompleto.

A ello se le suma un cambio de paradigma tras la promulgación de la LISTA, que concibe los instrumentos de planeamiento como herramientas más flexibles, permitiendo la delimitación de actuaciones de nueva urbanización (ANU) desde el propio planeamiento o a posteriori (siguiendo sus directrices).

Además, cabe recordar que la propuesta que finalmente se desarrolle en el PBOM establecerá normas y directrices para múltiples aspectos (y no solo para la delimitación de actuaciones de nueva urbanización), por lo que en las alternativas del avance del PBOM de El Ronquillo se ha incluido la **valoración de 4 aspectos** que se consideran relevantes para la ciudadanía y que responden a la ordenación del **Modelo Urbano y del Modelo Territorial** del municipio. Estos aspectos prioritarios son fruto del análisis minucioso realizado de las problemáticas que enfrenta el término municipal de El Ronquillo, y han sido debidamente recogidos en la Memoria de Diagnóstico de este Documento de Avance. Son los siguientes:

MODELO DE OCUPACIÓN TERRITORIAL

SISTEMA GENERAL DOTACIONAL

ESQUEMA DE ARTICULACIÓN TERRITORIAL. MOVILIDAD

SENSIBILIDAD AMBIENTAL

Se proponen **4 alternativas de ordenación** en las que se ha tratado de dar diferentes respuestas a las problemáticas detectadas e incluidas en la Memoria de Diagnóstico (teniendo en cuenta que la alternativa 0 supone mantener las condiciones urbanísticas actuales, según el contexto de la LISTA), permaneciendo dentro del marco estratégico propio del PBOM, para alcanzar el modelo de pueblo que se pretende (y, por tanto, dando cumplimiento a los objetivos y líneas estratégicas de las diferentes agendas urbanas). El análisis de los impactos ambientales de cada una de las alternativas propuestas forma parte del Documento Inicial Estratégico (DIE).

En la LISTA se establece, en su artículo 77, que, en el documento de Avance del correspondiente instrumento de ordenación urbanística, se describirá y justificará:

"(...) el objeto, ámbito de actuación, principales afecciones territoriales, ambientales y sectoriales, los criterios y propuestas generales para la ordenación, así como las distintas alternativas técnica, ambiental y económicamente viables planteadas".

En paralelo, en la Ley 7/2007, de 9 de julio de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental (en adelante GICA), se incluye la valoración de los potenciales impactos ambientales de estas alternativas como uno de los contenidos esenciales de la Evaluación Ambiental Estratégica (artículo 38), trámite al que deben someterse obligatoriamente los Planes Básicos de Ordenación Municipal.



2.2. ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN

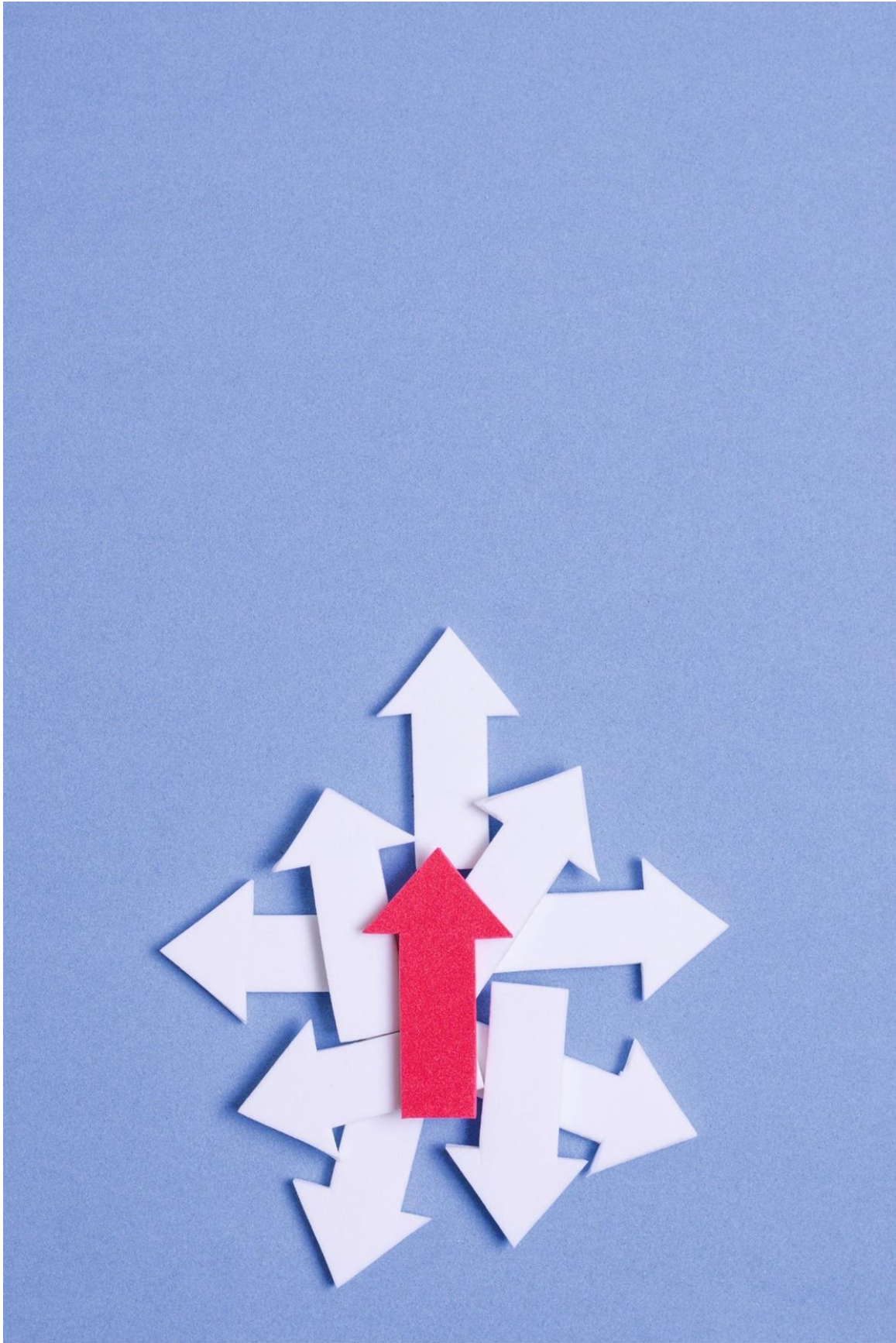
Las alternativas planteadas para el municipio de El Ronquillo suponen, en todo caso, un modelo de planificación moderna y flexible, consensuada y participativa. Un modelo de planificación donde se reconoce la pluralidad de los actores y la diversidad de los escenarios.

Se trata de apuestas meditadas, ordenadas y jerarquizadas, que apuestan por una idea de pueblo que se sustente en los principios de la equidad y de la integración social, de la participación, de la defensa del patrimonio natural y cultural, de la promoción de los valores propios y el respeto a la diversidad.

Las reflexiones de los modos de “hacer pueblo” deben ser un marco de referencia flexible que vaya dirigiendo las inercias que se produzcan en el pueblo en los años venideros.

En este sentido, las cuatro alternativas de ordenación que se proponen para el término municipal de El Ronquillo son las siguientes:

- ALTERNATIVA 00. LA CONTINUIDAD DEL MODELO ACTUAL
- ALTERNATIVA 01. LA REHABILITACIÓN Y REVITALIZACIÓN DEL PUEBLO EXISTENTE
- ALTERNATIVA 02. UN PUEBLO MÁS ACTIVO
- ALTERNATIVA 03. UN MODELO EQUILIBRADO PARA UN DESARROLLO SOSTENIBLE



2.2.1. ALTERNATIVA 00

LA CONTINUIDAD DEL MODELO ACTUAL

La “alternativa 00”, es una alternativa exigida por la legislación ambiental, que supone valorar ambientalmente y con el mismo grado de precisión con que el que deben valorarse otras alternativas, la opción de no revisar la situación urbanística vigente en el término municipal. Se trataría de valorar la incidencia ambiental que supondría mantener como norma urbanística el Plan General actual y sus posteriores modificaciones, ajustado todo ello al contexto de la nueva normativa regional, la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía.

La regulación urbanística local actual cuenta con el instrumento urbanístico de Plan General de Ordenación Urbana, que fue aprobado en julio de 2009, junto con las diferentes modificaciones sobre este instrumento.

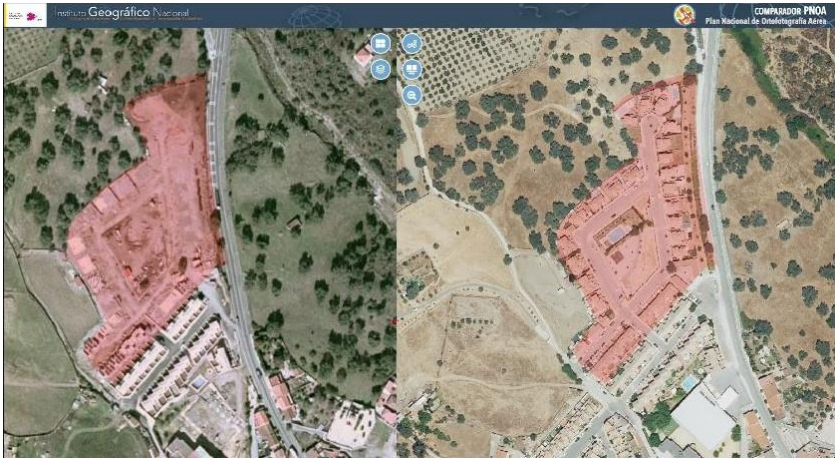
El planeamiento vigente tenía como objetivos generales:

- Definir las carencias de equipamiento.
- Prever suelo urbanizable para uso residencial e industrial, acorde con las necesidades y previsiones del municipio.
- Prever mecanismos de gestión para resolver los problemas ocasionado por las edificaciones ilegales, así como los medios de protección del suelo no urbanizable, que permitiera la conservación de sus valores ambientales.
- Estableces medidas de reforma interior y mejora urbana con previsión de las operaciones de remodelación urbana necesarias para resolver problemas de accesibilidad, mejora del tejido urbano y de integración con su entorno territorial.
- La ordenación de espacios públicos, la mejora de su configuración y el ajuste de alineaciones.
- Proteger los márgenes de los arroyos y pantanos, las zonas contiguas de las vías del suelo necesario para la comunicación, las vías pecuarias existentes y las masas de arbolado.
- Calificar el suelo residencial necesario para solventar el problema de crecimiento de la población a corto y medio plazo.
- Conseguir los niveles suficientes y generales de los servicios de infraestructuras de pavimentación, abastecimiento de agua, alcantarillado, dotación de energía eléctrica y alumbrado.
- Como modelo territorial se pretendía facilitar el desarrollo urbano en el contexto de la dinámica de expansión a efectos de proximidad al área metropolitana y la cercanía de la A-66, consolidando el modelo existente y evitando la aparición de núcleos dispersos.
- Así como preservar los valores ambientales que posee el término municipal.
- Conservación y mantenimiento de los usos agrícolas y ganaderos.
- Protección especial o singular de los valores naturales, históricos y ambientales existentes que están sujetos a algún régimen de protección derivado de la legislación que los regula.

Estos objetivos y criterios de ordenación descritos se planteaban bajo una mirada muy ambiciosa y poco realista. Por ello, parte de los crecimientos previstos en el suelo urbano no se han desarrollado y los sistemas generales viarios adscrito a estos tampoco. Otras, por otro lado, sí se han ejecutado.

Si comparamos la realidad física del año 2005, como punto de partida de la redacción de los objetivos del plan, con la actualidad, es fácil de identificar la evolución del núcleo urbano:

ACTUACIONES DE REFORMA EJECUTADAS EN PARTE O EN SU TOTALIDAD:



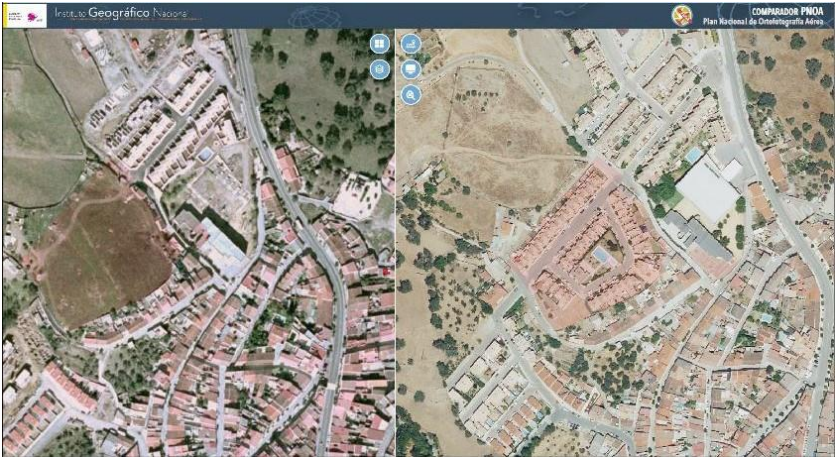
Sector API-5. Fuente comparador PNOA. Elaboración propia



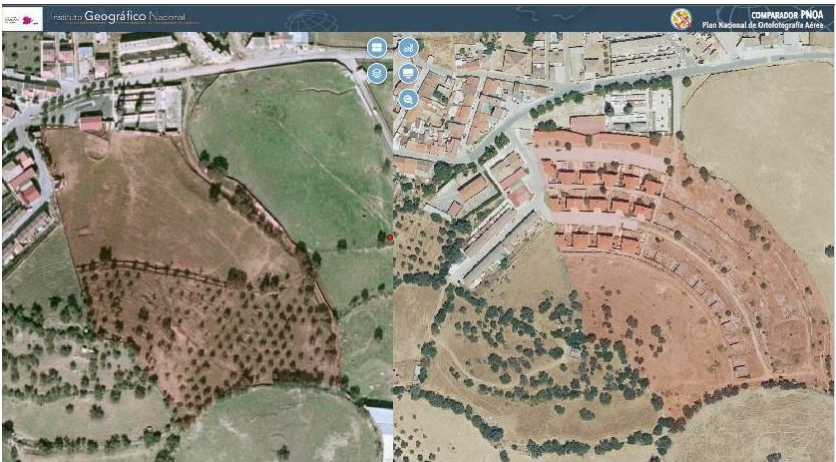
Sector SNU-e1 (Área Recreativa de la Naturaleza) Fuente comparador PNOA. Elaboración propia



Sector API-8 y ARI-r2. Fuente comparador PNOA. Elaboración propia



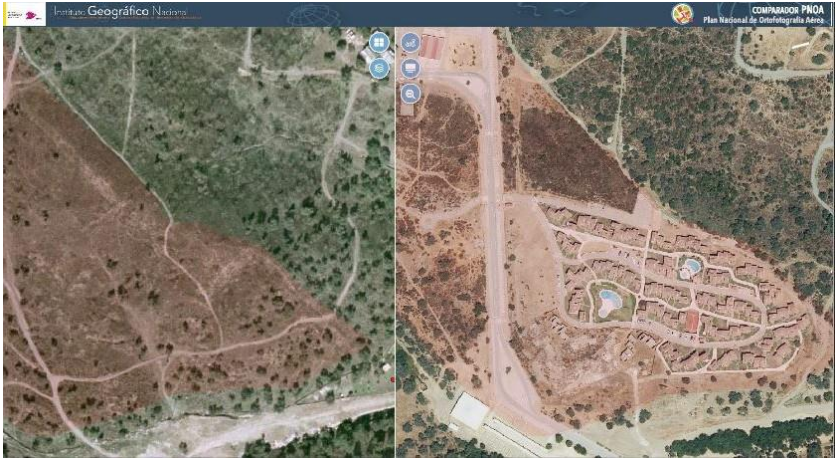
Sector API-3. Fuente comparador PNOA. Elaboración propia



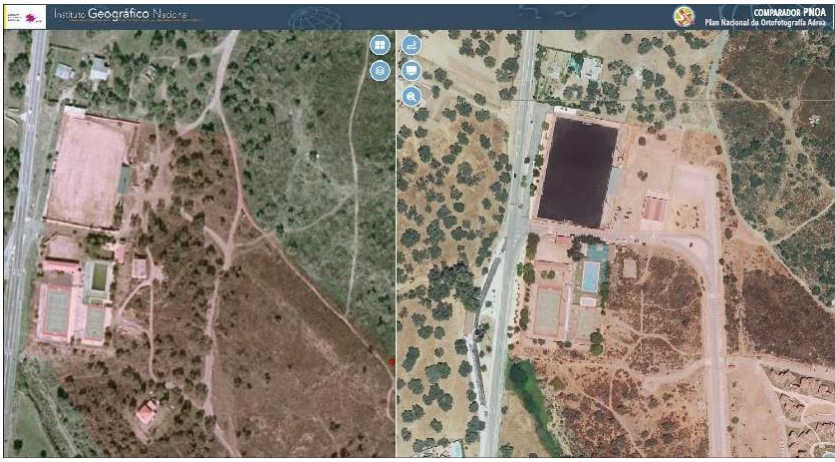
Sector API-1. Fuente comparador PNOA. Elaboración propia



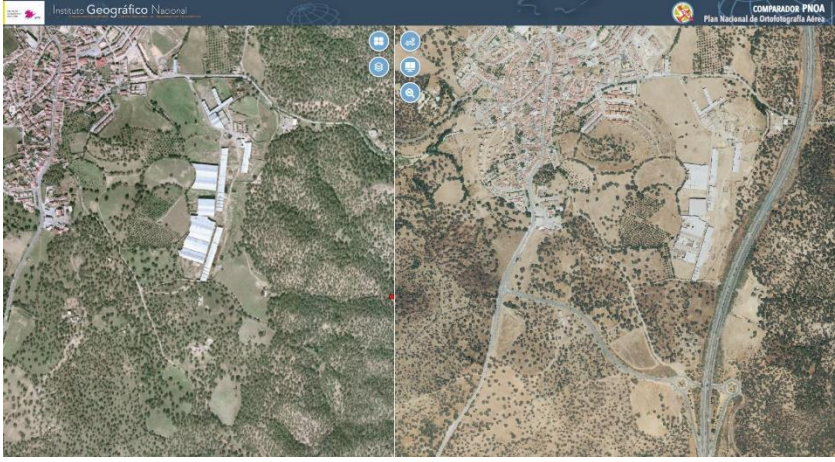
Sector API-7 y SGAL 5. Fuente comparador PNOA. Elaboración propia



Sector SUNC-TU1-API-6 y SGAL 4. Fuente comparador PNOA. Elaboración propia



Sector SUNC-API-6 y SGAL 4. Fuente comparador PNOA. Elaboración propia



Viario A-66 y nueva conexión de acceso al municipio. Fuente comparador PNOA.

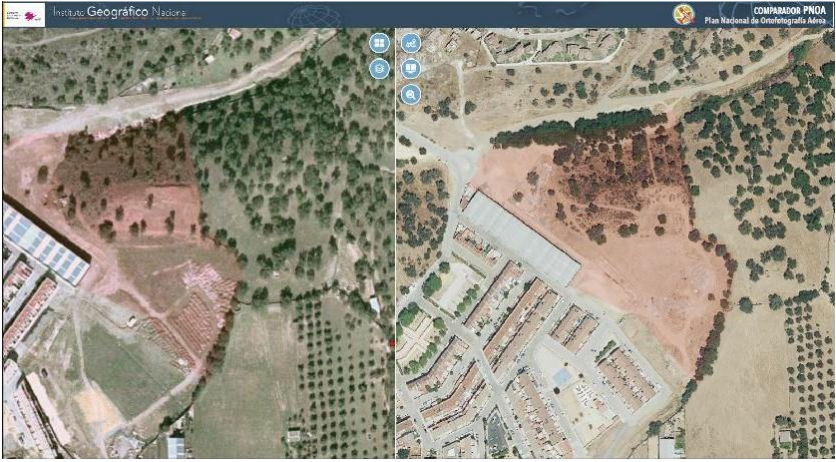
ACTUACIONES DE REFORMA NO EJECUTADAS



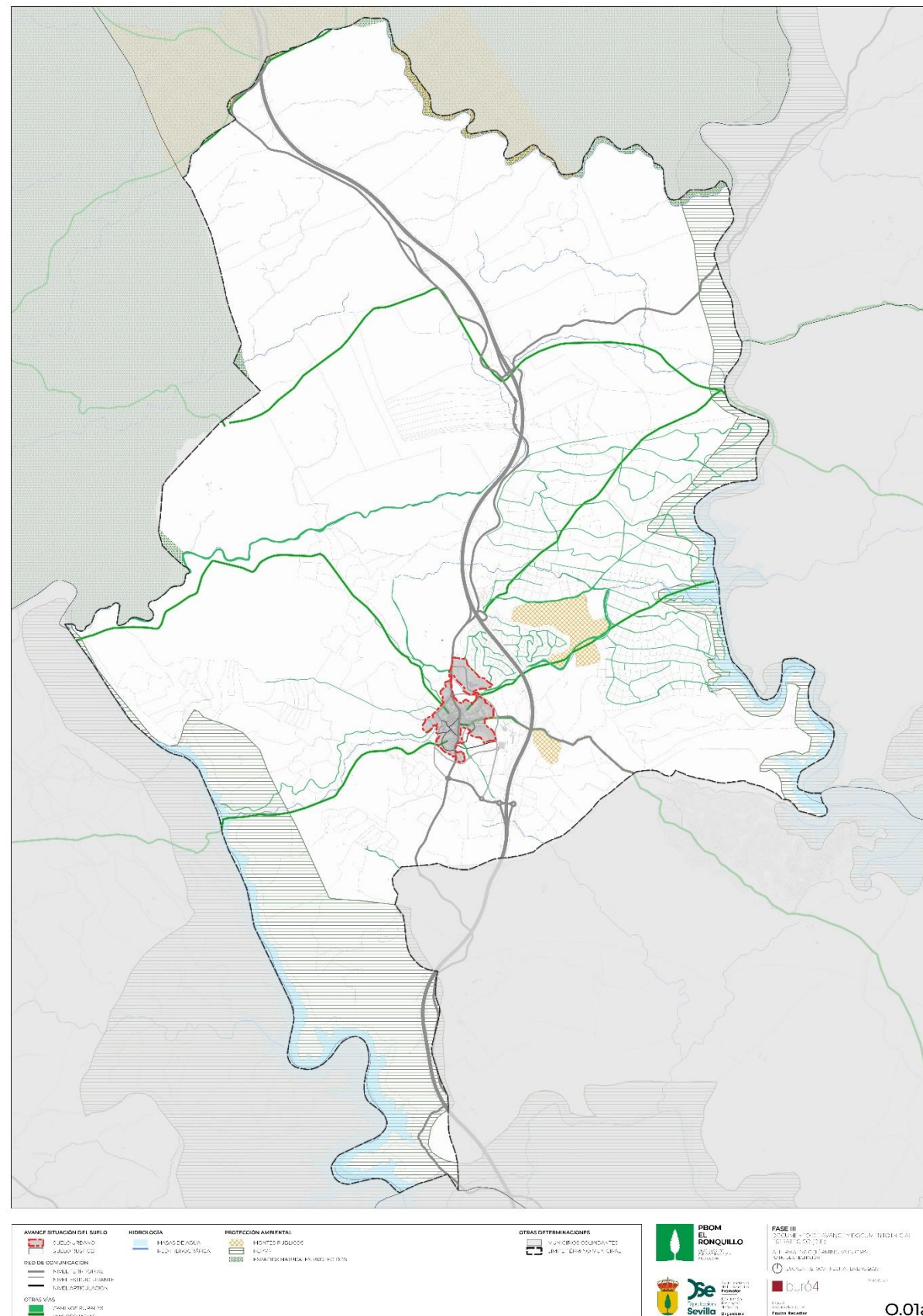
Sectores SUNC-r2, SUS-01-r, SGV-6y y SGV9. Fuente comparador PNOA. Elaboración propia



Sectores SUNC-te2, SUNC-te1 y SUNC-r1. Fuente comparador PNOA. Elaboración propia



Sector SUO-e2. Fuente comparador PNOA. Elaboración propia



MODELO DE OCUPACIÓN TERRITORIAL

DELIMITACIÓN DEL SUELO URBANO

La delimitación del suelo urbano parte de la definida en el PGOU vigente. El estudio de la situación actual, con la implementación de la nueva Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía (LISTA), obliga a estudiar un posible replanteo de dicha delimitación ajustándose a lo que marca la propia ley y a la realidad material actual.

Esta alternativa aborda la redefinición del límite del núcleo urbano, es decir, en las zonas de transición entre el espacio urbano y el espacio rústico, observando los crecimientos planificados, pero sin desarrollar que condicionaban el límite que proponía el PGOU.

Como se describe en el apartado D de la presente memoria, la realidad actual dista mucho de las ambiciosas propuestas de crecimiento que se recogían en el PGOU, por lo que parte de los suelos clasificados como urbanos que no cumplen con lo que determina el Art. 13 de la LISTA, y habría que clasificarlos como suelo rústico.

Dentro del límite del suelo urbano actual los sectores de suelo urbano no consolidado que no han redactado planeamiento de desarrollo son los siguientes:

- SUNC-r1. De uso global residencial, con una superficie de 19.850m² y 69 viviendas.
- SUNC-r2. De uso global residencial, con una superficie de 19.821m² y 63 viviendas.
- SUNC-te1. De uso global terciario, con una superficie de 16.050m².
- SUNC-te2. De uso global terciario, con una superficie de 18.564m².



Tan solo en parte del sector SUNC-te2, al tener parte de su ámbito ya consolidado, y con las infraestructuras necesarias, permanecería dentro del suelo urbano.

El resto quedarán en suelo rústico común. Con estas nuevas condiciones estos sectores podrán desarrollarse mediante actuaciones de transformación.

Para su impulso, y al amparo de la nueva ley, estos sectores se podrán desarrollar mediante la promoción de actuaciones de transformación urbanística de nueva urbanización.

Por tanto, todas las alternativas de ordenación parten de una nueva **delimitación de suelo urbano**, conforme al artículo 13 Suelo Urbano, de la actual Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía (LISTA), más ajustada y acorde a la realidad actual del municipio. Esta delimitación queda definida en el correspondiente apartado D: Avance de la Situación Básica del Suelo de la totalidad del término municipal, de este Avance de PBOM.

REVITALIZACIÓN DEL CASCO HISTÓRICO Y CRECIMIENTO RESIDENCIAL

El planeamiento vigente pretende proteger y conservar las características históricas de parcelación, edificación, sistemas constructivos y valores de las manzanas centrales del núcleo urbano, así como mejorar en lo posible los espacios públicos y el entorno de los edificios de valor histórico artístico en el que se encuentran.

El Plan regula las agregaciones o segregaciones de las parcelas, las demoliciones y ruinas, y fomenta la rehabilitación, conservación de elementos y sistemas constructivos tradicionales, prohibiendo o limitando las posibles alteraciones o modificaciones que no están en armonía con el conjunto edificado.

Las normas de protección incluyen la protección del parcelario, de las alineaciones, de usos y de estética de las edificaciones.

Asimismo, se establece una protección ambiental para las calles que integran el trazado original, con el propósito de que las intervenciones en este ámbito contribuyan a reconstruir una imagen de carácter rural, coherente con el entorno en el que se sitúa el municipio. Las condiciones se recogían en el Art. 7.5.7 del Título 7. Normas de protección de las Normas Urbanísticas y se marca en el plano O.07.

Las normas específicas para el Centro Histórico se recogen en el Capítulo 4 de las Normas Urbanísticas, así como las modificadas incorporadas en la Innovación nº1 del PGOU.

En esta Alternativa 00 se fomenta continuar con las actuaciones especiales de viario que ya ha empezado el Ayuntamiento, como las de la Avda. de Andalucía

MEJORA DE LA TRAMA URBANA EXISTENTE. ÁREAS DE MEJORA

Dentro de la trama urbana consolidada, aún existen ámbitos con actuaciones de reforma, residencial, denominados ARI-r, o de planeamiento incorporado, denominados API, que no se han llegado a ejecutar o con la ejecución a medias.

Desde la Alterativa 00 se propone incentivar la ejecución de estas áreas para concluir la trama urbana y dotar al municipio de una imagen homogénea.



La Alternativa 00 formula el desarrollo de esos ámbitos, al amparo de la nueva ley, mediante actuaciones de transformación urbanísticas en suelo urbano, siendo actuaciones de mejora urbana los sectores API-8 y ARI-r2, y de nuevo crecimiento la zona no urbanizada del API-1.

CRECIMIENTO INDUSTRIAL Y TERCIARIO

Frente a un tejido productivo industrial obsoleto e inadecuado, a la falta de cultura empresarial y al incremento del desempleo que se estaba dando en el momento de la redacción del PGOU, este planteaba nuevas estrategias para corregir la carencia de un tejido económico sólido. Se planteaba la necesidad de la creación de un suelo de carácter industrial fuera del núcleo que sacara las dispersas actividades de este tipo existentes dentro de la trama urbana.

El Planeamiento General vigente se apoyaba en la importante influencia de la Ruta de la Plata a nivel territorial, como ubicación estratégica de proximidad al enlace de la autovía, para proponer las nuevas áreas de actividad económica de carácter industrial y terciario como elementos generadores de nuevas actividades económicas.

Principalmente se definían:

- SUS-03-te. De uso global terciario, con una superficie de 26.054m².
- SUS-04-te. De uso global terciario, con una superficie de 60.000m².
- SUS-i1. De uso global industrial, con una superficie de 139.681m².
- SUNS-1. De uso global industrial, con una superficie de 98.892m².



La sobredimensión de los sectores, junto con los elevados costes asociados a su urbanización, ha generado un desincentivo para los propietarios del suelo. Como consecuencia, algunos de estos sectores no han sido desarrollados desde la aprobación del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU). En el marco de la nueva normativa, dichos sectores han pasado a clasificarse como suelos rústicos. No obstante, este cambio normativo no elimina la posibilidad de desarrollo en futuros ámbitos.

Dentro del suelo urbano existe un pequeño polígono industrial situado en la calle Pozo Celeste, que ya está completamente colmatado y que no permite una ampliación ya que se ubica en el límite del núcleo. Además, no cuenta con una accesibilidad adecuada que haga interesante la posible incorporación de nuevas naves como propuesta de nuevo crecimiento.

Con la legislación actual, pese a que los sectores que el PGOU entendía pudieran ser lo más atractivos para generar nuevas actividades económicas se encuentren ahora en suelo rústico, si el Ayuntamiento podría declarar el interés público alguno de estos sectores, al considerar el carácter estratégico para el desarrollo económico y social del municipio o porque genere efectos positivos y duraderos sobre la economía y el empleo local.

Los ámbitos del PGOU vigente denominados SUS-03-te, SUS-04-te, SUS-il anteriormente mencionados podrían desarrollarse tal y como se describe en la disposición transitoria primera de la LISTA, mediante actuaciones de transformación urbanística de nueva urbanización, y el ámbito SUNS-1 podría desarrollarse según lo que establece el plan general vigente procediéndose a su sectorización y previa aprobación de la propuesta de delimitación de actuaciones de transformación urbanística.

Por otro lado, las actividades económicas vinculadas al pequeño comercio y al de la hostelería, se han consolidado, principalmente vinculado al paso de la N-630 por el núcleo urbano y están generando actividades económicas y nuevos empleos.

ACTUACIÓN EN LA ZONA NORTE DEL NÚCLEO PARA MEJORAR LA CONEXIÓN CON EL RESTO DEL SUELO URBANO. TRATAMIENTO DE LA CARRETERA A-630

Al norte del núcleo urbano se ubican los sectores:

- SUNC-TU1. De uso global terciario-turístico, con una superficie de 106.503m².
- SUS-02-r. De uso global residencial, con una superficie de 38.655m² y 65 viviendas.



El sector SUNC-TU1, ubicado dentro del suelo urbano, tiene ejecutado una parte de su ámbito, la parcela T-2, quedando por concluir las parcelas EL-1, EL-2, EL-3, EL-4, EL-5 y T-1, pudiéndose concluir en el futuro.

Sin embargo, el sector SUS-02-r que se encuentra fuera de suelo urbano, carece de planeamiento de desarrollo aprobado. Al encontrarse en suelo rústico común, y atendiendo a lo que se recoge en la ley, podría desarrollarse mediante actuaciones de transformación urbanística, como ámbito de nueva urbanización, al encontrarse colindante al suelo urbano del núcleo de población y pudiendo quedar tras su desarrollo dentro de la malla urbana.

ESQUEMA DE ARTICULACIÓN TERRITORIAL. MOVILIDAD

CONEXIÓN METROPOLITANA CON LOS LAGOS DEL SERRANO (GUILLENA)

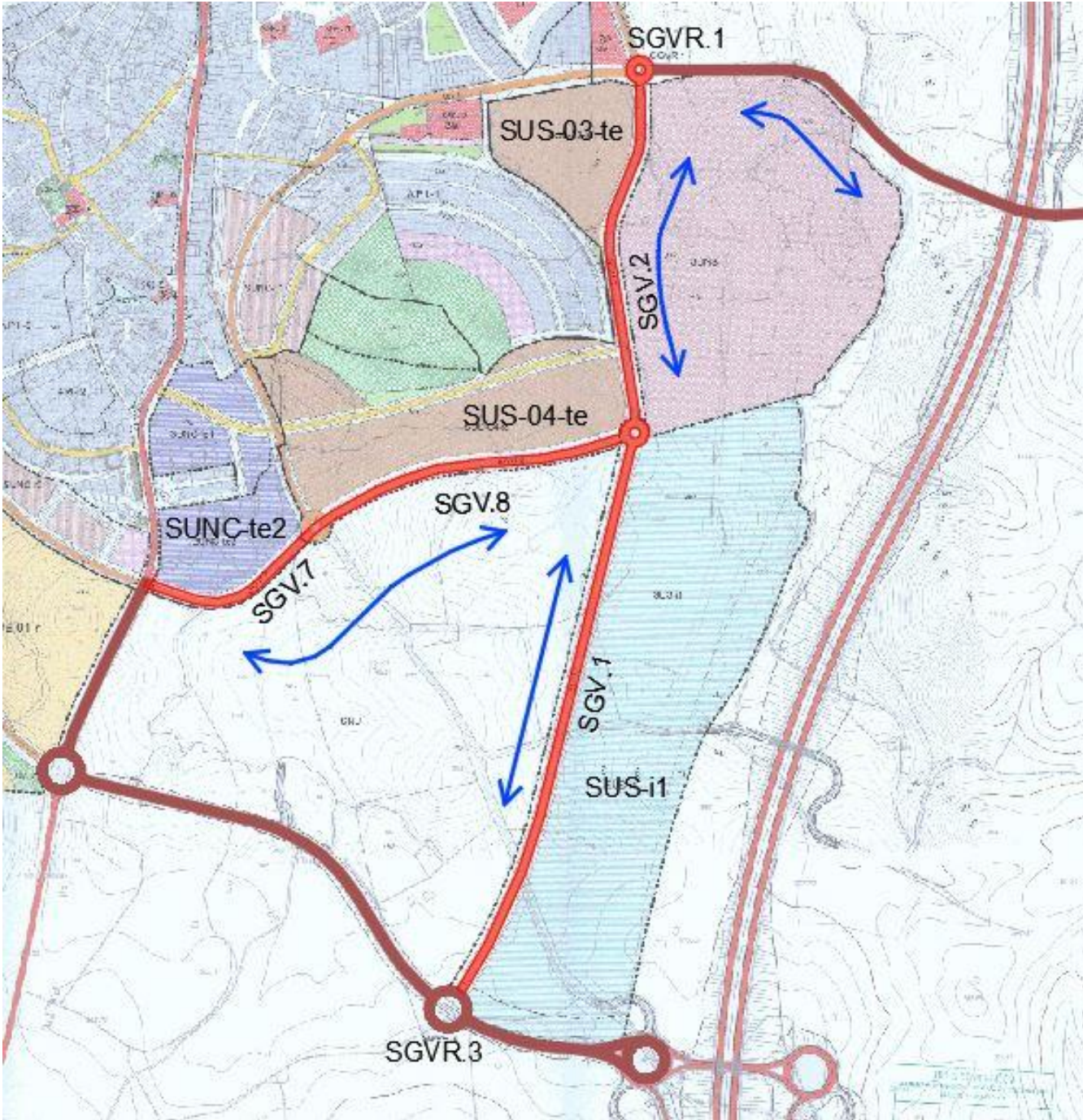
Desde el planeamiento vigente se pretendía dar solución a los problemas derivados del tráfico que tiene que soportar el núcleo urbano para los vehículos que pasan por este para acceder desde la calle Romero Martel y la calle Los Rodeos hacia el cordel de Guillena o a través del trazado de una circunvalación del casco urbano al sur del mismo apoyándose en los nuevos desarrollos propuestos.

Como se recoge en la memoria y en las fichas de planeamiento actual, los tramos de la circunvalación que resolvería este problema, los sistemas generales SGV1, SG2, SGV7 y SGV8, se vinculan a los siguientes sectores:

SECTOR	ÁREA DE REPARTO	TRAMO INTERIOR	TRAMO ADSCRITO
SUS-02r	AR 8		SGVR 1
	AR 8		SGV 8 + SGV 2
SUS-i1	AR 10	SGV 1	
SUS-03-te	AR 8	SGV 2	SGV R-1 (rotonda)
SUS-04-te	AR 8	SGV 8	SGV R-1 (rotonda)
SUS-i1	AR 10	SGV 1	SGV R-3 (rotonda)
SUNC-te2	AR 4	SGV 7	SGV-3b

Al no haberse ejecutado esos sectores, dicha vía no se ha construido y parece difícil que se haga realidad en un futuro.

La prolongación de esta vía, proyectada hacia el norte a lo largo del límite oriental del núcleo urbano, desde el Cordel de Guillena hasta la rotonda de la calle Nueva, atravesando la parte posterior de las naves del polígono industrial, aunque no ha sido ejecutada hasta el momento, podría considerarse una alternativa viable. De llevarse a cabo su construcción, contribuiría parcialmente a mitigar el tráfico generado por los viajeros que se dirigen a Los Lagos del Serrano.



SENSIBILIDAD AMBIENTAL

TRATAMIENTO AMABLE DE LA CARRETERA N-630. AVENIDA DE ANDALUCÍA

Como se recoge en plano O.7 del PGOU, esta vía necesitaba de una actuación especial. Este concepto de *actuación especial del viario* consistía, según se recoge en el apartado 2.4.1b) de la memoria del Plan, en recupera, redimensionar, reurbanizar y acondicionar íntegramente la Avenida de Andalucía y su prolongación norte y sur hasta los límites indicados en plano, dotándolo de una escala urbana a nivel peatonal. La finalidad de esta intervención era la de eliminar las barreras arquitectónicas, modificar las rasantes, redimensionado del acerado para cambiar el carácter de carretera a uno urbano. Recientemente, desde el Ayuntamiento se han tomado medidas para la mejora de la accesibilidad y para dotar de espacios adecuados para que los peatones se sientan seguros en todo su recorrido.

A pesar de las intervenciones realizadas, la vía sigue manteniendo su carácter de carretera nacional. En este contexto, la Alternativa 00, en concordancia con las disposiciones del Plan General vigente, propone un análisis detallado de las posibles estrategias para transformar esta avenida en una vía con un carácter más urbano. Este enfoque busca potenciar la integración urbana y mejorar las conexiones con las calles adyacentes que desembocan en ella.

PRESERVACIÓN Y PUESTA EN VALOR DEL ENTORNO NATURAL PROTEGIDO

El entorno natural de El Ronquillo tiene un gran valor ambiental, por lo que desde el planeamiento actual se plantea, como principio básico, la consolidación del modelo actual evitando la aparición de núcleos dispersos en el territorio. El cómputo del territorio fuera del suelo urbano debe preservarse y quedarse fuera de los procesos urbanizadores. Para ello se deben aplicar medidas protectoras de sus valores paisajísticos y ambientales.

Así mismo, proteger y poner en valor las vías pecuarias y la red de caminos y senderos rurales existentes.



2.2.2. ALTERNATIVA 01

LA REHABILITACIÓN Y REVITALIZACIÓN DEL PUEBLO EXISTENTE

El urbanismo moderno, nacido para compensar los desequilibrios que había generado la ciudad industrial y basado en un modelo de crecimiento expansivo y continuo, está en crisis. En el marco internacional, este fenómeno se ha analizado en multitud de cartas y estrategias. Con la Carta de Leipzig sobre Ciudades Europeas Sostenibles y la Declaración de Toledo, promulgadas en los años 2007 y 2010 en el seno de la Unión Europea, o la Nueva Agenda Urbana de Naciones Unidas de 2016 sobre ciudades y asentamientos humanos sostenibles, los organismos internacionales han puesto en el centro del debate la necesidad de un desarrollo urbano sostenible, que concentre sus esfuerzos en la ciudad consolidada.

En coherencia con esta perspectiva, el modelo de ciudad propuesto en esta Alternativa 01 se erige sobre un enfoque de urbanismo sostenible que prioriza la rehabilitación y reactivación del casco histórico, subrayando la necesidad de garantizar la resiliencia urbana, mitigando la despoblación del centro urbano y su consecuente deterioro, todo ello en armonía con la preservación de los elementos naturales. Este marco conceptual responde a una visión integral que aborda la interconexión entre el desarrollo urbano sostenible, la calidad medioambiental y la funcionalidad social.

La apuesta por la regeneración y rehabilitación implica una revitalización de las áreas existentes, promoviendo la eficiencia en el uso del suelo y evitando la expansión descontrolada y el desarrollo de nuevas áreas residenciales periféricas.

Esta estrategia busca preservar la identidad y la historia vinculada al casco urbano, mejorando el caserío existente, así como la eficiencia energética de los edificios, fomentando la reutilización de estructuras y materiales, colmatando los vacíos urbanos, regenerando el espacio urbano, e insertando focos de actividad económica que reactiven la vida del centro y del pueblo, en sintonía con la repoblación residencial y cosiendo así toda la trama urbana.

Este enfoque integrado combina medidas de protección del patrimonio, revitalización económica y planificación urbana sostenible. Para ello es crucial la implementación de políticas de regeneración urbana orientadas a reactivar la habitabilidad, proteger el patrimonio y fomentar un modelo de desarrollo sostenible que priorice la recuperación del núcleo central como epicentro funcional, social y cultural.

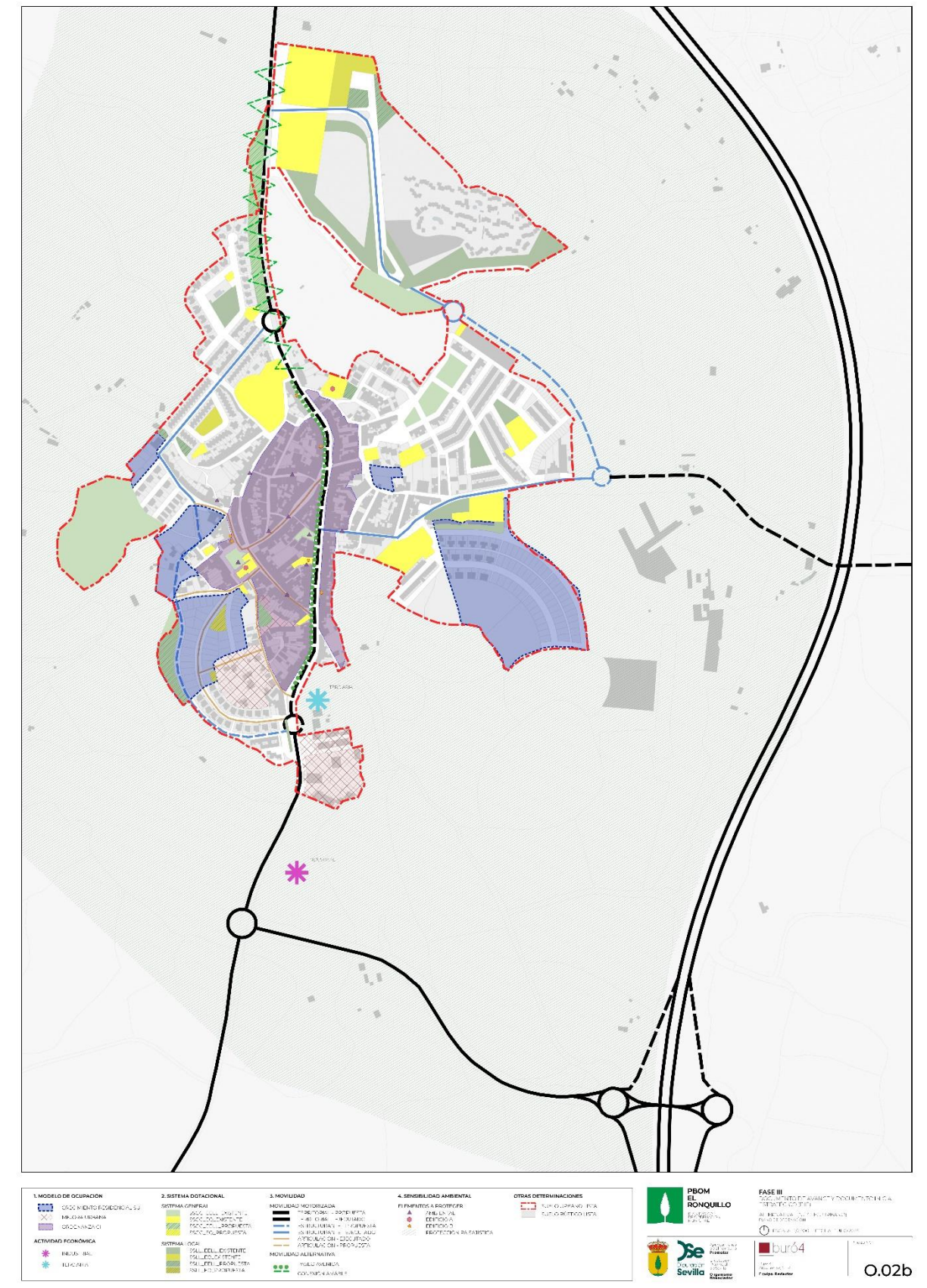
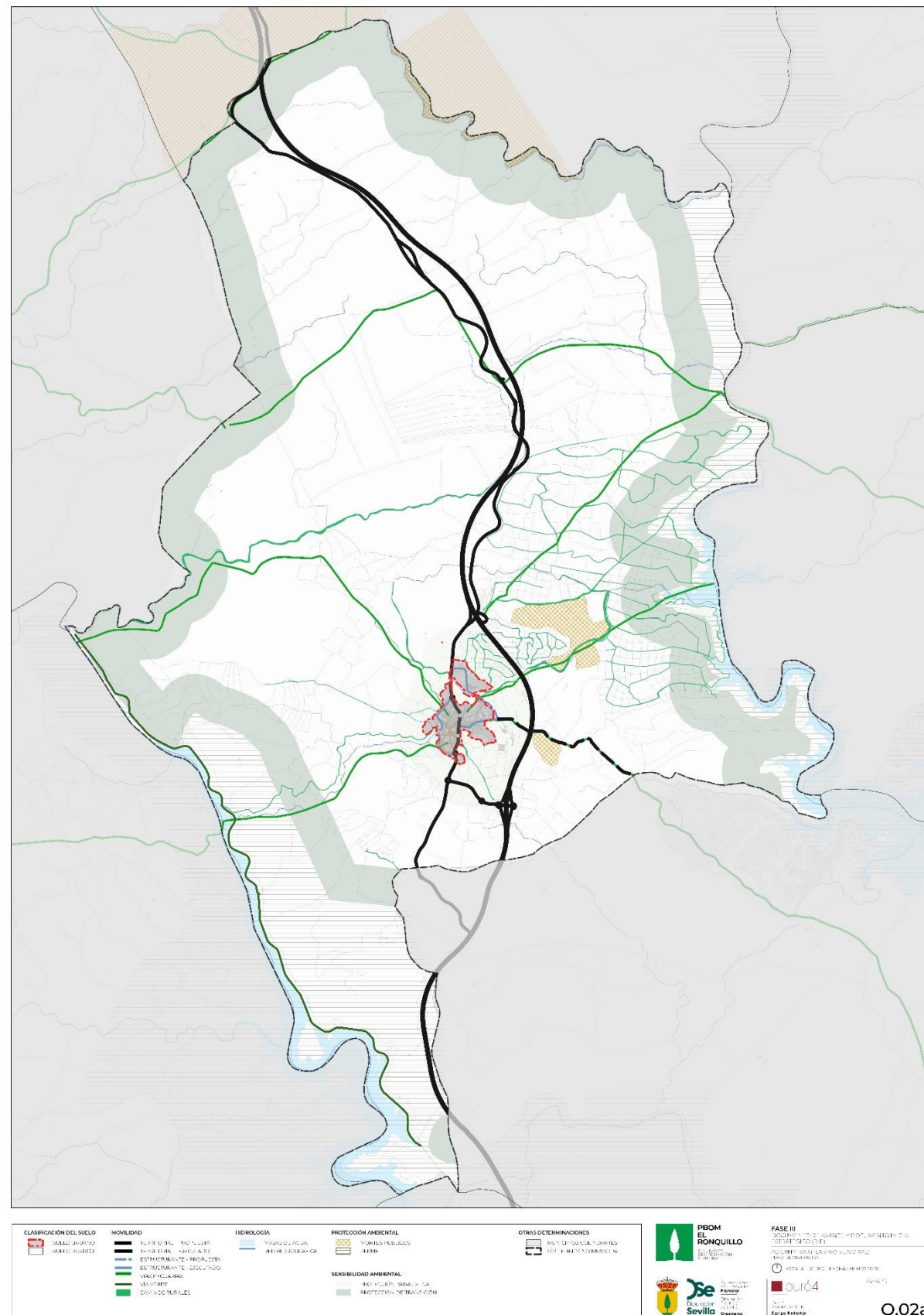
En términos de movilidad, la Alternativa 01 apuesta por un diseño más amable de la principal vía de conexión, la carretera N-630, a su paso por el centro urbano (Avenida de Andalucía) y en la zona norte del núcleo urbano. Este diseño supondría mejorar la permeabilidad del tejido urbano y la interconexión de las zonas a un lado y otro de la carretera, así como de la zona norte y sur, transformando el actual viario en un corredor urbano inclusivo y funcional. Esta iniciativa promueve una recualificación de varios tramos de la carretera, integrando vegetación de bajo mantenimiento y mobiliario urbano que promuevan la interacción social y el confort y priorizando la movilidad peatonal frente a la motorizada, lo que contribuye a la disminución de emisiones y mejora la calidad del aire.

A su vez, plantea un reto que debe ser abordado desde una perspectiva comarcal, mejorando la interconexión territorial con la localidad de Los Lagos del Serrano (Guillena), planteando alternativas orientadas a mejorar esta conexión y mitigando las problemáticas actuales que supone el intenso tráfico motorizado a través del interior del núcleo urbano de El Ronquillo, como paso único y obligado al área residencial de Los Lagos del Serrano.

La preservación y puesta en valor de los elementos naturales de especial protección, por otro lado, se consolida como un imperativo de esta alternativa. Se propone la conservación, protección y puesta en valor de las zonas de alta relevancia ecológica y de especial protección, existentes en el entorno territorial de El Ronquillo. El diseño de zonas de amortiguación, la creación de corredores ecológicos y el impulso de actividades sostenibles con el territorio, son elementos clave para mantener el equilibrio entre desarrollo urbano y conservación del entorno natural.

En suma, la Alternativa 01 abraza un modelo de urbanismo sostenible que implica un crecimiento equilibrado y consciente, priorizando la rehabilitación integrada, la revitalización económica, la mejora del entorno urbano existente, la recuperación identitaria del pueblo, la mejora de la calidad de vida de los habitantes, la conexión con el entorno natural, la eficiencia energética y la resiliencia frente a desafíos presentes y futuros. Este enfoque holístico se presenta como un paradigma para el desarrollo urbano sostenible del territorio, destacando su capacidad para armonizar el progreso con la preservación de los valores ambientales y culturales.





MODELO DE OCUPACIÓN TERRITORIAL

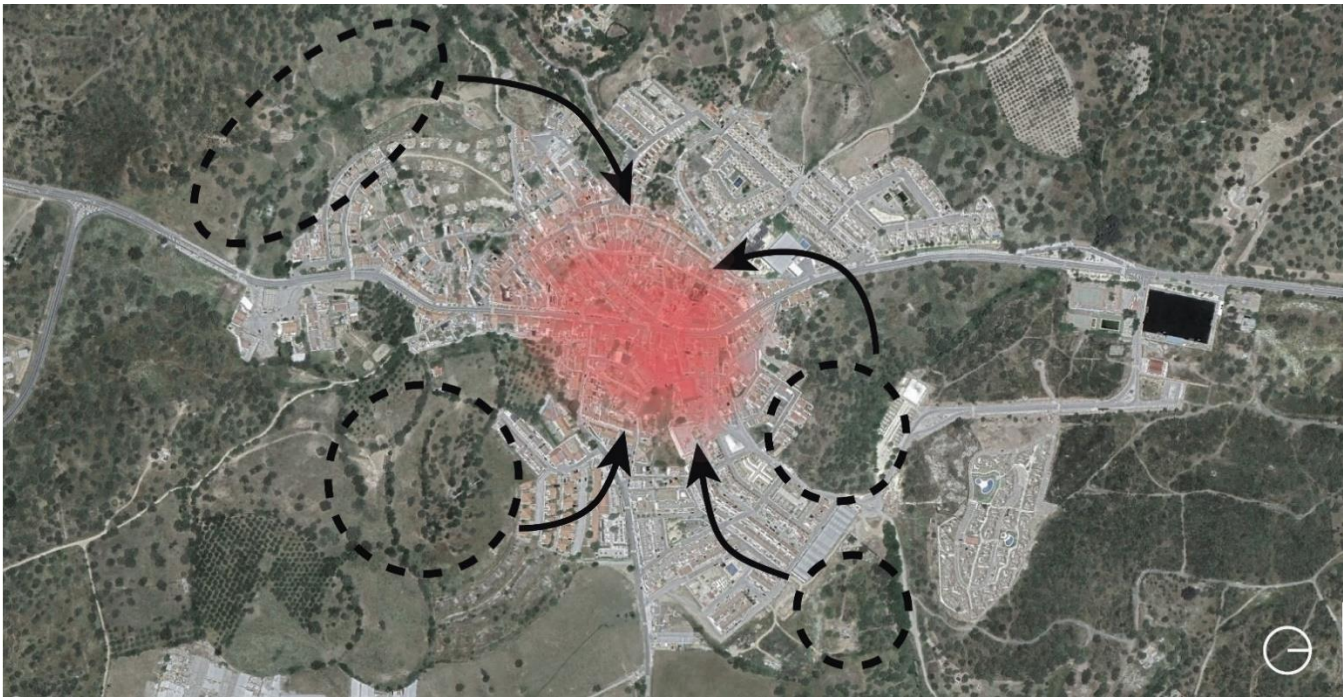
REHABILITACIÓN INTEGRAL DEL CASCO HISTÓRICO Y CRECIMIENTO RESIDENCIAL

La tendencia de la población de El Ronquillo de abandonar el casco urbano original y la preferencia por vivir en urbanizaciones y sectores periféricos, más nuevos y modernos, ha conllevado que el centro histórico se enfrente a un fenómeno de despoblación y a un abandono progresivo, acompañado de un deterioro del patrimonio edificado y de la vitalidad social y económica del área central.

Por otra parte, la herencia del PGOU vigente, de criterios más expansivos, ha dejado vacantes diferentes sectores residenciales, aún sin ejecutar.

Teniendo en cuenta una población de 1.437 habitantes en el municipio y la baja perspectiva de crecimiento poblacional para los próximos años, esta alternativa 01 aboga fomentar un modelo de desarrollo sostenible que priorice la recuperación del núcleo central como epicentro funcional, social y cultural, repoblando de forma efectiva las áreas ya consolidadas, con capacidad suficiente para albergar a la población actual y prevista, frente a la creación de nuevos crecimientos residenciales en sectores periféricos. **Los crecimientos residenciales planteados se localizan en diferentes vacíos urbanos identificados en la trama urbana consolidada, en suelo urbano, cosiendo y colmatando así todo el núcleo poblacional, frente a la iniciativa de nuevos crecimientos periféricos en suelo rústico.**

Esta alternativa, además, aboga por una **rehabilitación integral del centro histórico de El Ronquillo**, mediante un enfoque integrado que combine medidas de protección del patrimonio, revitalización económica y planificación urbana sostenible. Por una parte, identificando aquellos inmuebles vacíos y abandonados, para su rehabilitación y puesta en carga. Consolidando los vacíos urbanos y dotándolos de actividad. Restaurando el patrimonio edificado, en estado de deterioro y ruina, fomentando la reutilización de estructuras y materiales, así como la eficiencia energética de los edificios. Todo ello, acompañado de una reactivación económica, de servicios públicos, de generación de espacios libres locales y equipamientos barriales, de revitalización de plazas, parques y calles principales, creando recorridos y puntos de encuentro comunes que contribuyan al espíritu identitario, que revitalicen y reactiven la vida de todo el sector, apostando por la recuperación del espacio público como eje fundamental para la interacción y la convivencia social, recuperando así a la población original y la citada identidad de pueblo.

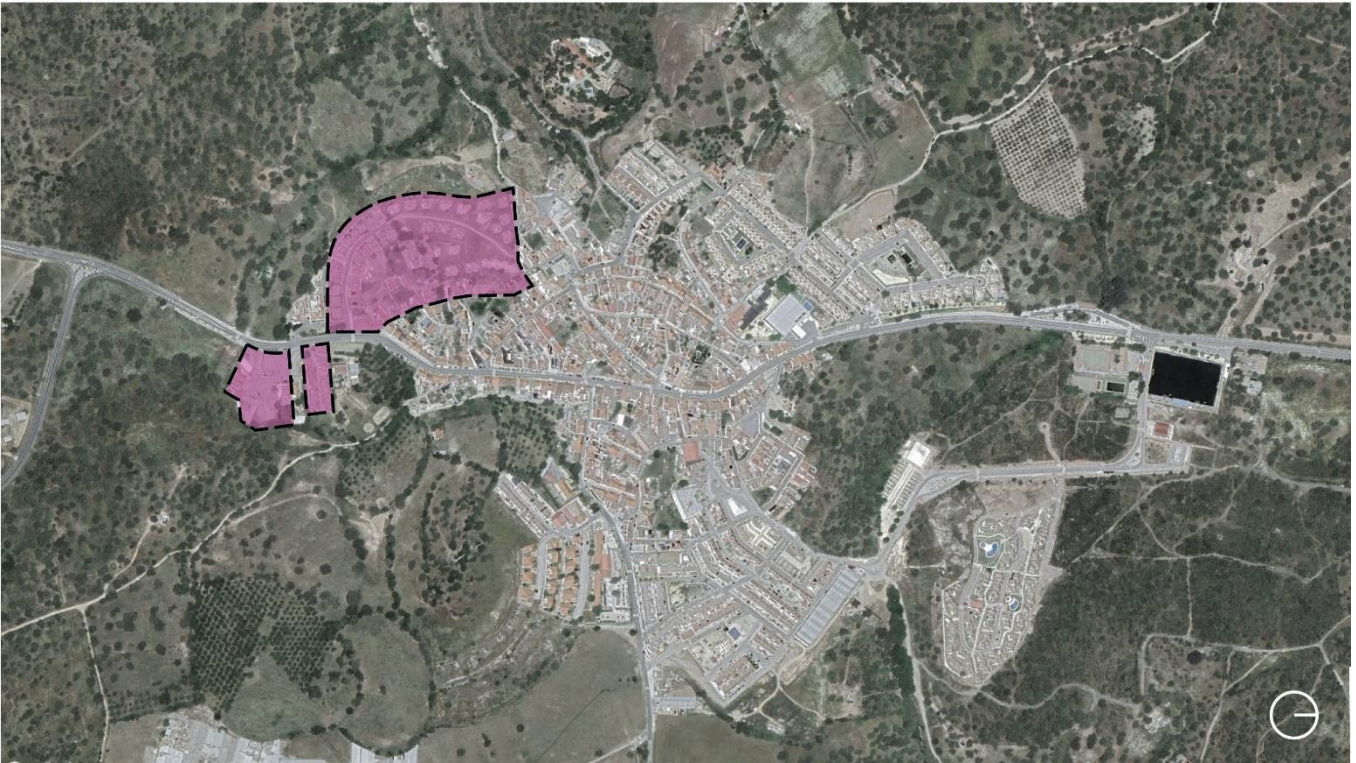


Se estudiarán y revisarán las actuales ordenanzas de la edificación del casco histórico, tratando de flexibilizar las condiciones actuales en ellas definidas, con objeto de posibilitar las actuaciones necesarias para fomentar la repoblación del centro histórico, su regeneración y revitalización, su mejor articulación y puesta en valor, consiguiendo un casco histórico vivo y resiliente.

MEJORA DE LA TRAMA URBANA EXISTENTE. ÁREAS DE MEJORA

Otra de las estrategias prioritarias que definen esta alternativa de ordenación es la mejora de las áreas, insertas en el interior de la trama urbana existente, que presentan una clara necesidad de mejora desde perspectivas urbanísticas, sociales y funcionales, y que requieren intervenciones específicas para alcanzar condiciones urbanísticas óptimas y alineadas con los objetivos generales de planificación. Este es el caso de los antiguos sectores ARI-r2, API-8, API-1 y área anexa a la gasolinera, al sur del núcleo urbano. Se trata de áreas críticas donde se hace necesario consolidar un modelo urbano cohesionado, eficiente y resiliente, promoviendo un desarrollo que equilibre los intereses particulares con los objetivos generales de la planificación.

Estas zonas serán objeto de sendas áreas de transformación urbanística de mejora, diferenciando entre **áreas de mejora de la urbanización y colmatación/ejecución de viviendas, y áreas de mejora de dotaciones, instalaciones e infraestructuras**, con apertura y continuidad de calles, mejora del acerado público y de servicios básicos, etc. Cada una de ellas estará orientada a su correcta integración en la trama urbana consolidada, reactivando estas áreas mediante las estrategias de desarrollo adecuadas en cada caso.



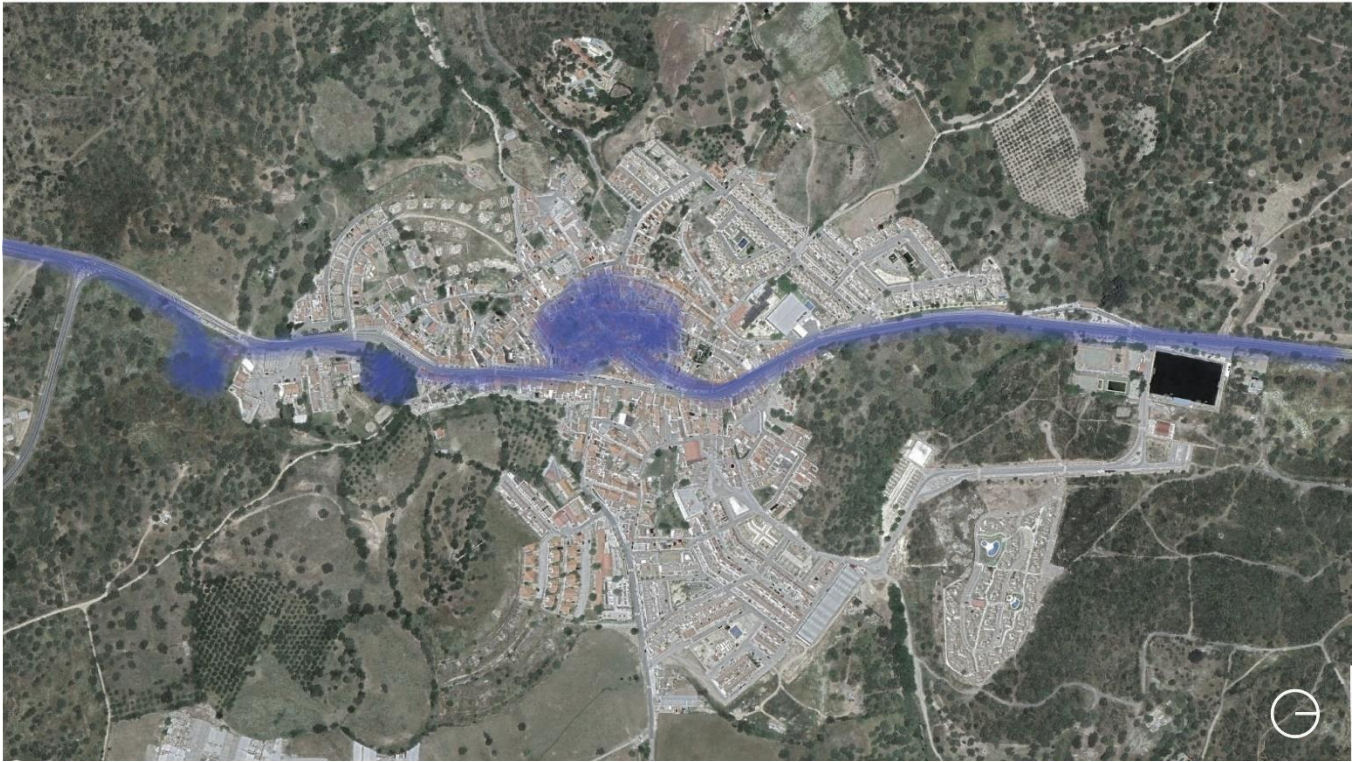
REVITALIZACIÓN ECONÓMICA Y CRECIMIENTO INDUSTRIAL

Esta apuesta por rehabilitar, reactivar, consolidar y repoblar el centro histórico y el núcleo urbano del municipio, como estrategia para albergar a la población existente y futura en zonas urbanas consolidadas, frente a la ocupación de nuevo suelo rústico en sectores periféricos, está íntimamente ligada, como hemos citado anteriormente, con la creación de nuevos focos de actividades económicas que revitalicen toda la zona. La apuesta por la **creación de comercios locales dispersos y repartidos**

en las áreas consolidadas, frente a la creación de un sector terciario independiente y periférico, va en consonancia con el enfoque sostenible de esta alternativa.

Así, en cuanto al fomento de nuevos crecimientos relacionados con actividades económicas, la propuesta de ordenación prevé el desarrollo del sector terciario a través de diferentes intervenciones estratégicas en diversas áreas del pueblo. Estas intervenciones buscan mejorar la accesibilidad a los servicios terciarios para toda la población, implementando un enfoque de proximidad que garantice una distribución equitativa y eficiente de estas actividades dentro del tejido urbano. Esta estrategia contribuye a la consolidación de una red urbana más equilibrada y dinámica, facilitando el acceso a servicios y oportunidades económicas para los residentes y fomentando el desarrollo sostenible de El Ronquillo.

De esta forma, la alternativa 01 plantea el impulso de un **eje terciario y de servicios** apoyado en la carretera N-630, con **diferentes focos** de actividad comercial, comercios de cercanía y servicios, estratégicamente localizados y repartidos desde el núcleo central hacia el sur de la trama urbana, que incentiven y revitalicen toda la zona y supongan el cosido de las áreas urbanas centro y sur, así como este y oeste. La generación de estos focos catalizadores de actividad, tendrán a su vez la capacidad de inyectar la economía, reactivar el empleo local, fomentar el desarrollo comercial y de servicios en zonas actualmente menos dinámicas, creando polos de actividad en el eje centro-sur, así como en ambos márgenes de esta travesía.



Por otra parte, en cuanto a las actividades industriales y de fabricación, sí se hace necesaria la **creación de un sector industrial**, inexistente en el municipio, que inyecte la economía y el empleo en el municipio. La ubicación planteada para el crecimiento de este sector industrial sería la zona situada **al sur del núcleo urbano**, en suelo rústico, ordenando la zona de entrada al pueblo, gozando de buenas comunicaciones, fáciles accesos y una posición relevante y significativa.

ACTUACIÓN EN LA ZONA NORTE DEL NÚCLEO PARA MEJORAR LA CONEXIÓN CON EL RESTO DEL SUELO URBANO. TRATAMIENTO DE LA CARRETERA N-630

Para abordar la desconexión urbana existente entre la zona norte del núcleo, donde se localizan los principales equipamientos deportivos del municipio, y la falta de integración con el resto del tejido urbano, en esta alternativa 01 se plantean una serie de **actuaciones en dicha zona, apoyadas en la carretera N-630 y su entorno inmediato**. Actualmente, esta carretera establece la conexión principal con la zona, siendo únicamente un eje de tránsito lineal, que carece de integración armónica con el entorno urbano inmediato.

La alternativa 01 plantea **transformar este actual eje de conexión en un corredor urbano inclusivo y funcional, que facilite la movilidad activa (peatonal y ciclista) de forma segura y atractiva, integrando características urbanísticas que aporten cohesión al tejido urbano y refuercen su funcionalidad como enlace entre la zona norte y el resto del núcleo**.

En primer lugar, se plantea la reconfiguración del eje mediante la incorporación de áreas de descanso con zonas de sombra, vegetación autóctona y de bajo mantenimiento, y mobiliario urbano que promuevan la interacción social y el confort. Se perseguirá un diseño arquitectónico y paisajístico que integre el entorno urbano y natural. Por otra parte, se fortalecerá la movilidad peatonal, garantizando la accesibilidad universal mediante la creación de itinerarios peatonales continuos y adaptados a personas con movilidad reducida, complementados con elementos de señalización que refuercen la seguridad vial y la conexión visual, así como la movilidad ciclista, con mejora del pavimento, recualificación del viario, señalización y complementación del actual carril bici existente en la zona. Por último, se tenderá a mejorar la permeabilidad del tejido urbano mediante la generación de enlaces transversales que conecten este eje con las áreas adyacentes, reduciendo la dependencia exclusiva de la carretera N-630 y fomentando una integración efectiva de la zona norte con el núcleo urbano en su conjunto. Dichas conexiones transversales actuarán como líneas de sutura y tendrán un tratamiento similar, comunicando las zonas deportivas y residenciales, con el entorno natural y parques adyacentes, integrando de forma amable y efectiva el entorno urbano y natural.

Esta actuación servirá, no solo mitigar la desconexión detectada y conectar las áreas fragmentadas del municipio, sino también para potenciar una urbanización más inclusiva, cohesionada y resiliente, una recualificación de todo el espacio urbano y viario, y un desarrollo equilibrado de la localidad.



SISTEMA GENERAL DOTACIONAL

SISTEMA GENERAL DE ESPACOS LIBRES Y ZONAS VERDES

En esta alternativa de ordenación, ligada a la actuación anteriormente comentada en la zona norte del núcleo urbano, se plantea la ejecución de un nuevo espacio libre lineal, anexo a la carretera, y en continuidad con el espacio libre local existente y definido en el PGOU vigente.

Se trataría de un **espacio libre lineal en la zona norte**, con una fuerte presencia vegetal, con áreas de recreación, descanso y actividad física. Este espacio funcionaría como amortiguación verde, contribuyendo a la movilidad peatonal y ciclista y dando servicio a toda la población.

A pesar de que El Ronquillo dispone de un estándar adecuado de sistemas generales, este nuevo cochón verde se concebiría como **Sistema General de Espacios Libres**, dando soporte al aumento poblacional previsto, y pasando a formar parte del estándar dotacional del municipio.



ESQUEMA DE ARTICULACIÓN TERRITORIAL. MOVILIDAD

DESARROLLO COMPLETO DEL NUDO CON LA A-66

Además de lo comentado anteriormente, la alternativa 01 persigue una segunda línea estratégica en lo referente a la movilidad motorizada y a las conexiones supramunicipales. Ésta radica en mejorar la integración del municipio con el entorno inmediato. Actualmente, el municipio presenta una carencia significativa en su conectividad debido a la ausencia de un nudo completo que permita un acceso eficiente y directo desde la autovía A-66 al núcleo urbano. El equipo de gobierno municipal está impulsando los trabajos para materializar dicho nudo completo, sin embargo, la ejecución de esta infraestructura depende de la Administración Estatal, titular y competente en la gestión de la autovía. Por tanto, esta problemática debe ser abordada desde un enfoque coordinado entre los diferentes niveles de gobierno, para garantizar el éxito del proyecto.

Desde este PBOM se dará impulso a la iniciativa de **ejecución del nudo completo que conecte la autovía A-66 con el núcleo urbano de El Ronquillo**, para mejorar la accesibilidad y funcionalidad del municipio. La implementación de esta propuesta supone dos mejoras sustanciales. Por una parte, reducir la dependencia de la N-630 como paso obligado para los desplazamientos motorizados y las conexiones territoriales, lo que redundaría en una disminución del intenso flujo de tráfico que atraviesa actualmente el interior del núcleo urbano, mejorando así la calidad de vida de los habitantes y la seguridad vial.

Por otra parte, esta operación mejoraría sustancialmente la integración con el entorno regional, y situaría a El Ronquillo en una posición privilegiada para el establecimiento de nuevas áreas de actividad económica. Actualmente, las desventajas operativas frente a otros municipios que disponen de accesos más directos y funcionales a la autovía, reducen la competitividad del municipio frente a proyectos estratégicos. La materialización de este nudo completo mejoraría el desarrollo de sectores logísticos, industriales y comerciales, haciendo el municipio más atractivo y otorgándole un mayor dinamismo en la captación de inversiones y en la expansión de su tejido industrial.

CONEXIÓN SUPRAMUNICIPAL CON LOS LAGOS DEL SERRANO (GUILLENA)

En lo referente a la movilidad motorizada y a las conexiones supramunicipales, esta alternativa 01 tratará de dar respuesta a la problemática originada en el paso al núcleo de Los Lagos del Serrano, ubicado en el término municipal de Guillena. La única vía de acceso a esta área residencial se realiza desde el núcleo urbano de El Ronquillo, utilizando la vía pecuaria deslindada denominada Cordel de Guillena, como paso único y por tanto obligado hacia el área residencial de los Lagos del Serrano. Esto supone un incremento del tráfico motorizado que atraviesa el núcleo urbano de El Ronquillo, y conlleva consecuencias muy significativas que afectan tanto al entorno urbano como a la calidad de vida de sus habitantes.

En primer lugar, la propuesta plantea la **desafectación de la vía pecuaria deslindada del Cordel de Guillena**. En segundo lugar, se plantea la posibilidad de **habilitar un acceso alternativo hacia Los Lagos del Serrano, ejecutando un nuevo viario estructurante** en continuidad con la calle Manuel Vizcaíno Ruiz, sita **al noreste del núcleo urbano** de El Ronquillo, **que conecte con la actual vía de acceso a Los Lagos del Serrano**, derivando así el tráfico de paso por esta nueva vía y descargando el interior del núcleo urbano. Esta actuación contribuiría a minimizar la sobrecarga de tráfico intenso de los viarios locales, mejorando así la movilidad interna del municipio, los problemas de desgaste de las infraestructuras viales, la seguridad vial, la contaminación y el ruido, así como contribuyendo a la mejora de la habitabilidad y la salud de los habitantes de El Ronquillo.

Puesto que esta alternativa no propone grandes actuaciones que permitan sufragar un elemento general de este tipo, habría que intentar coordinar una financiación supramunicipal para abordar esta problemática. Según la LISTA, el sistema tradicional para la equidistribución de cargas y beneficios se mantiene, pero estableciendo una relación directa entre los ámbitos de ordenación y de gestión de las actuaciones de transformación urbanística, adscribiendo a los mismos los sistemas generales que les

correspondan. Por lo tanto, la problemática debe ser abordada adoptando una perspectiva comarcal que permita considerar soluciones integrales que tengan en cuenta la relación entre los diferentes territorios involucrados, coordinando las políticas y los recursos, y promoviendo un desarrollo territorial equilibrado y sostenible.



SENSIBILIDAD AMBIENTAL

TRATAMIENTO AMABLE DE LA CARRETERA N-630. AVENIDA DE ANDALUCÍA

En sintonía con las estrategias comentadas anteriormente, esta alternativa 01 buscará una **recualificación de la principal vía de articulación del territorio, la carretera N-630, a su paso por el casco urbano, Avenida de Andalucía**. Esta propuesta trataría de establecer la conexión y cohesión entre las dos márgenes de la travesía, recualificando y haciendo más amable y cercano todo el espacio viario. Se perseguirá un diseño arquitectónico y paisajístico que integre el entorno urbano y natural, priorizando la movilidad peatonal frente a la motorizada, incorporando zonas arboladas que aporten sombra y vegetación autóctona para minimizar el impacto ambiental y mejorar la calidad visual, así como mobiliario urbano utilizando materiales sostenibles. Este enfoque no sólo persigue la recualificación del espacio urbano y viario y la interconexión transversal de las áreas al este y al oeste, sino que servirá de apoyo para la revitalización económica, actuando como vector de los nuevos focos de actividad, potenciando el desarrollo transversal de la localidad en dirección este-oeste y en consonancia con la rehabilitación, reactivación y repoblación de las zonas consolidadas del núcleo urbano.

PUESTA EN VALOR DEL PATRIMONIO CULTURAL

Desde este PBOM se fomentará la **preservación, conservación y puesta en valor de los elementos del patrimonio cultural** de El Ronquillo que forman parte del Catálogo General del Patrimonio. Se seguirán los ejes paisajísticos que determine dicho Catálogo, priorizando su puesta en valor y su disfrute por la población.

PRESERVACIÓN Y PUESTA EN VALOR DEL ENTORNO NATURAL PROTEGIDO

El Ronquillo está situado en un entorno territorial privilegiado. Tanto dentro del término municipal como en las áreas colindantes, existen zonas de alta relevancia ecológica y ámbitos de especial protección. Así, en lo referente al suelo rústico, esta alternativa de ordenación aboga por una doble perspectiva, que permita aunar y equilibrar la necesaria conservación de los importantes valores naturales del municipio, con el desarrollo socioeconómico del mismo. Esta estrategia buscará la compatibilidad entre la preservación de los ecosistemas, y el desarrollo de actividades económicas que permitan la prosperidad del municipio.

En primer lugar, se definen unas zonas de amortiguación en las que se establecerán una serie de límites en los usos del suelo. Se trata de zonas de protección y transición, cuyo carácter será diferente en cada uno de los casos y acorde al entorno natural o urbano que se quiera preservar. En estas áreas se preservará el carácter rústico y natural del paisaje frente a la presión por los nuevos usos ordinarios del suelo, tales como la implantación de energías renovables, y se establecerá una protección ante determinados usos incompatibles con la conservación y preservación de los entornos.

Por una parte, se definen estas áreas circundantes o anexas a los **espacios naturales protegidos** de Montes Públicos, los espacios protegidos por el Plan Especial de protección del Medio físico PEPMF y las Zonas de Especial Conservación ZEC aledañas. La idea de estos ámbitos es propiciar la protección del patrimonio natural, así como promover actividades económicas y sociales acordes a la puesta en valor del entorno natural. Para ello se implementarán estrategias encaminadas a lo siguiente:

- **Desarrollo de actividades sostenibles:** Fomento del ecoturismo, la producción agroecológica y el aprovechamiento sostenible de los recursos forestales como ejes de desarrollo económico.

- **Integración de criterios ambientales en el urbanismo:** Diseño de modelos de ordenación territorial que respeten el carácter natural del paisaje y eviten la fragmentación de los ecosistemas.
- **Fomento del empleo verde:** Generación de oportunidades de trabajo ligadas a actividades respetuosas con el medio ambiente, como la restauración de ecosistemas, el turismo rural y la agricultura regenerativa.
- **Otros usos propios del suelo rústico, compatibles con la sostenibilidad del territorio:** Posibilitando propuestas de usos propios del suelo rústico, que puedan estar íntimamente ligados al uso urbano, manteniendo la idiosincrasia de un pueblo donde vive muy presente lo rústico y que mantiene una íntima relación y armonía con lo natural.

Por otra parte, se define un área circundante al **espacio no protegido** del entorno urbano del municipio. La idea de este ámbito es propiciar la puesta en valor del paisaje y su integración con las actividades del municipio. Este enfoque plantea las siguientes estrategias:

- **Creación de corredores ecológicos:** Facilitar la conectividad entre los espacios protegidos mediante la recuperación y mantenimiento de áreas naturales en zonas de transición.
- **Diseño de zonas de amortiguación:** Establecer límites de usos del suelo que disminuyan la presión sobre los espacios protegidos y favorezcan una integración paulatina de actividades sostenibles.



2.2.3. ALTERNATIVA 02

UN PUEBLO MÁS ACTIVO

La alternativa 02 supone un enfoque más activo para el municipio de El Ronquillo. El modelo de ordenación territorial planteado propone una estrategia integral orientada a fomentar un desarrollo urbano sostenible, equilibrado y cohesionado, en consonancia con las demandas contemporáneas del municipio.

En el marco de la presente propuesta de ordenación, se prioriza la expansión del sector terciario y del sector industrial, en base a potenciar las actividades económicas del municipio. El proyecto plantea la creación de un núcleo terciario de gran envergadura, que genere un polo de atracción y prestación de servicios en el entorno inmediato territorial, contribuyendo a la a un mayor desarrollo económico del municipio. Este enfoque de repotenciación del sector terciario se apoya en incentivar la implementación del nudo viario completo con la autovía A-66, para potenciar una conexión directa del municipio con el resto del entorno territorial. Esta operación, además solventar la congestión de tráfico intenso que atraviesa la trama urbana, facilita la interconexión eficiente entre los diversos municipios adyacentes, optimizando así el rendimiento y la eficiencia del nuevo sector terciario.

La creación de un sector industrial, por su parte, solventaría un déficit de fabricación y producción diagnosticado en el municipio, abogando por un mayor crecimiento y desarrollo del pueblo.

La estrategia de desarrollo económico planteada busca situar al municipio en una posición competitiva y ventajosa dentro del contexto territorial. Esta orientación es fundamental para que, bajo la Alternativa 02, se promueva un desarrollo urbanístico centrado en lo económico. Tal enfoque podría incrementar la demanda de suelo residencial, necesario para satisfacer las necesidades habitacionales emergentes derivadas de la expansión económica.

Así, el enfoque iría vinculado a un mayor desarrollo residencial a través de nuevos crecimientos. En relación con el modelo de ciudad adoptado, y en coherencia con los principios establecidos en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, la Estrategia Andaluz de Sostenibilidad Urbana y la Agenda Urbana de Andalucía 2030, alineada con la Agenda Urbana Española, se refuerza aún más la apuesta por la ciudad compacta y diversificada con la que se evita un consumo innecesario de suelo que, como recurso valioso y finito, debe preservarse. En este contexto, se permite la transformación de nuevos suelos en casos justificados, manteniendo la colindancia con los núcleos urbanos existentes y siempre que se justifique que no existe una alternativa más adecuada para ubicar ese crecimiento en la ciudad consolidada. Así, la estrategia persigue afrontar los problemas urbanísticos detectados en El Ronquillo de forma holística, sostenible y a la par ambiciosa, abordando tanto el mejoramiento del casco histórico existente y la consolidación de los vacíos urbanos mediante estrategias de desarrollo residencial, como proponiendo nuevos crecimientos ordenados en suelo rústico. Se sustenta en una visión integral que prioriza la regeneración y rehabilitación del núcleo urbano consolidado, así como un mayor desarrollo urbano. Este desarrollo residencial apuesta por un crecimiento ordenado y controlado, mediante una expansión planificada y responsable. Esta visión estratégica otorgaría a El Ronquillo mayor capacidad y carga.

Por tanto, este marco conceptual responde a una visión integral que aborda la rehabilitación y reactivación del núcleo, subrayando la necesidad de garantizar la resiliencia urbana, mitigando la despoblación del centro urbano y su consecuente deterioro, así como apuesta por nuevos desarrollos residenciales, todo ello vinculado a un fomento del sector terciario y de actividades económicas.

El objetivo de mejora económica estaría sustentado en dos estrategias principales. De una parte, la implementación de un nuevo sector estratégico, ligado a la operación de ejecución del nudo completo con la A-66. De otra parte, mediante la definición de un eje terciario a través de la carretera N-630 a su paso por el núcleo urbano y con el desarrollo de pequeños focos comerciales, catalizadores de actividad y estratégicamente localizados, a lo largo de la trama urbana consolidada.

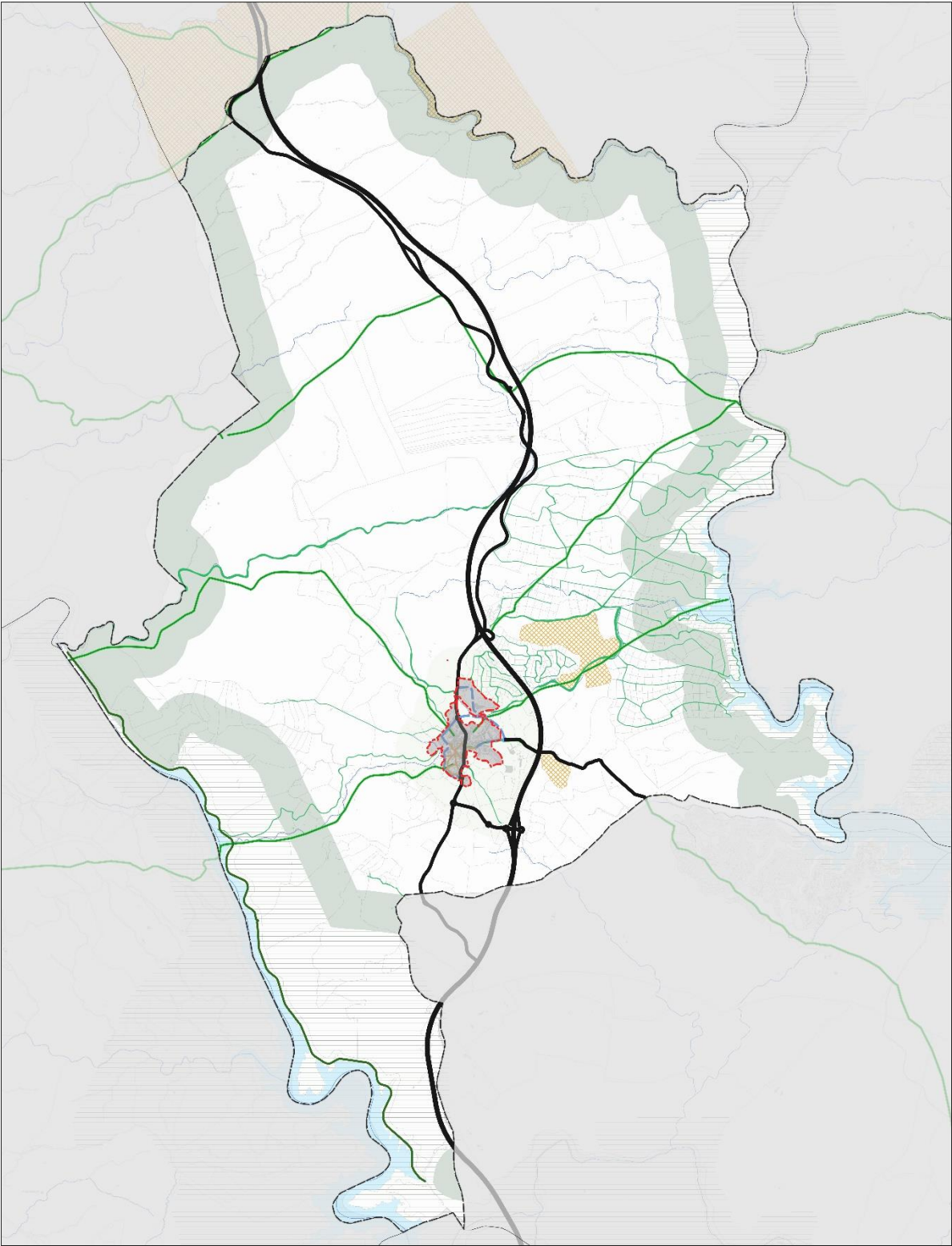
A su vez, esta alternativa tiene entre sus objetivos la cohesión y desfragmentación de la trama urbana, abordando la desconexión funcional y perceptual existente entre la zona norte del núcleo urbano y el

resto del tejido urbano, así como la división este-oeste provocada por el paso de la carretera N-630. Las actuaciones propuestas se tratarán de forma holística, implementando estrategias para la mejora del espacio público, la mejora y recualificación del espacio viario, la inserción de usos mixtos, residenciales, comerciales, de servicios y de equipamientos, la mejora en las conexiones funcionales y la apuesta por la movilidad peatonal y ciclista. Este cosido de la trama urbana dará dinamismo y revitalizará la vida del pueblo en su conjunto, siendo clave para el fortalecimiento identitario de El Ronquillo.

Finalmente, desde un enfoque paisajístico, la preservación y puesta en valor de los elementos naturales de especial protección, se consolida, también, como un imperativo de esta alternativa. Se propone la conservación, protección y puesta en valor de las zonas de alta relevancia ecológica y de especial protección, existentes en el entorno territorial de El Ronquillo. El diseño de zonas de amortiguación, la creación de corredores ecológicos y el impulso de actividades sostenibles con el territorio, son elementos clave para mantener el equilibrio entre desarrollo urbano y conservación del entorno natural.

La Alternativa 02 por tanto implica mejorar las expectativas de crecimiento y de desarrollo para El Ronquillo, posicionando el municipio en un lugar ventajoso respecto al entorno territorial, objetivo de inversores y capaz de generar empleo, así como una buena alternativa habitacional. Así mismo, reactivando la trama urbana existente, revitalizando la vida del pueblo y fortaleciendo su carácter identitario. Todo ello mediante un desarrollo urbano sostenible, armonizando el progreso con la preservación de los valores naturales, ambientales y culturales.





MODELO DE OCUPACIÓN TERRITORIAL

CRECIMIENTO RESIDENCIAL Y REVITALIZACIÓN DEL CASCO HISTÓRICO

La alternativa 02 plantea un **doble enfoque**, abordando tanto el mejoramiento y la **consolidación de la trama urbana existente**, como proponiendo **nuevos crecimientos ordenados en suelo rústico**. Se sustenta en una visión integral que prioriza la regeneración y reactivación del núcleo urbano consolidado, así como un mayor desarrollo urbanístico y residencial.

La ordenación planteada se nutre del planeamiento general vigente, PGOU del 2009 y sus posteriores modificaciones, cuya herencia ha dejado vacantes diferentes sectores residenciales, aún sin ejecutar, generando gran cantidad de vacíos y manteniendo estos sectores en un estado latente dentro del planeamiento, lo que limita tanto su funcionalidad como su integración en la trama urbana consolidada. En base a esto, las actuales circunstancias socioeconómicas y del mercado inmobiliario presentan una oportunidad para reactivar estas áreas mediante las estrategias de desarrollo adecuadas.

De esta forma, se proponen **dos zonas en suelo rústico, con clara vocación residencial, para el crecimiento del tejido residencial**:

La primera de ellas, en el **sector SUS-02-r**, definido en el PGOU vigente como Suelo Urbanizable Sectorizado, y como un área de extensión para uso residencial. Este ámbito en la actualidad no cuenta con planeamiento de desarrollo aprobado. La estrategia de crecimiento supondría un modelo tipológico enfocado a viviendas unifamiliares, fundamentado en una mayor continuidad con el espacio, una mayor integración con el entorno y con la reordenación propuesta para la zona norte del municipio, integrando la trama residencial con el pequeño comercio, los servicios y equipamientos de barrio, así como con el espacio viario anexo.

La segunda de ellas, en el **sector SUNC-te1**, definido en el PGOU vigente como Suelo Urbano No Consolidado. Este ámbito en la actualidad no cuenta con planeamiento de desarrollo aprobado. El crecimiento supondría una continuidad tipológica enfocada a viviendas unifamiliares, priorizando las viviendas de promoción pública.

Además de estas propuestas de crecimiento residencial, no se puede olvidar que esta Alternativa 02, a su vez, **fomenta la consolidación de la trama urbana, planteando otra serie de crecimientos residenciales en diferentes vacíos existentes en suelo urbano**.

Por otra parte, se estudiarán y **revisarán las actuales ordenanzas de la edificación del casco histórico**, tratando de **flexibilizar las condiciones** actuales en ellas definidas, con objeto de posibilitar las actuaciones necesarias para fomentar la repoblación del centro histórico, su regeneración y revitalización, su mejor articulación y puesta en valor, consiguiendo un casco histórico vivo y resiliente.

MEJORA DE LA TRAMA URBANA EXISTENTE. ÁREAS DE MEJORA

En línea con la doble estrategia de la alternativa 02 de potenciar el crecimiento residencial, así como de reactivar y consolidar la trama urbana existente, se plantea la prioridad de mejorar diferentes zonas críticas del núcleo urbano. Se trata de los antiguos sectores ARI-r2, API-8, API-1 y área anexa a la gasolinera, al sur del núcleo. **Las líneas de trabajo serán iguales a las definidas en la alternativa 01.**

Se trata de áreas, insertas en el interior de la trama urbana existente, que presentan una clara necesidad de mejora desde perspectivas urbanísticas, sociales y funcionales, donde se hace necesario consolidar un modelo urbano cohesionado, eficiente y resiliente, promoviendo un desarrollo que equilibre los intereses particulares con los objetivos generales de la planificación.

Estas zonas serán objeto de sendas áreas de transformación urbanística de mejora, diferenciando entre **áreas de mejora de la urbanización y colmatación/ejecución de viviendas, y áreas de mejora de dotaciones, instalaciones e infraestructuras**, con apertura y continuidad de calles, mejora del acerado público y de servicios básicos, etc. Cada una de ellas estará orientada a su correcta integración en la trama urbana consolidada, reactivando estas áreas mediante las estrategias de desarrollo adecuadas en cada caso.

CRECIMIENTO INDUSTRIAL Y TERCIARIO

La Alternativa 02 se fundamenta en priorizar la **expansión sustancial del sector terciario** y el incremento de las actividades económicas, en base a potenciar este sector en el municipio. Este enfoque de repotenciación del sector se apoya en la implementación del nudo completo con la A-66, como conexión directa desde el municipio con el resto del entorno territorial. Esta operación mejoraría la movilidad motorizada, avalando y facilitando la interconexión eficiente entre los diversos municipios adyacentes, y optimizando así el rendimiento y la eficiencia del sector.

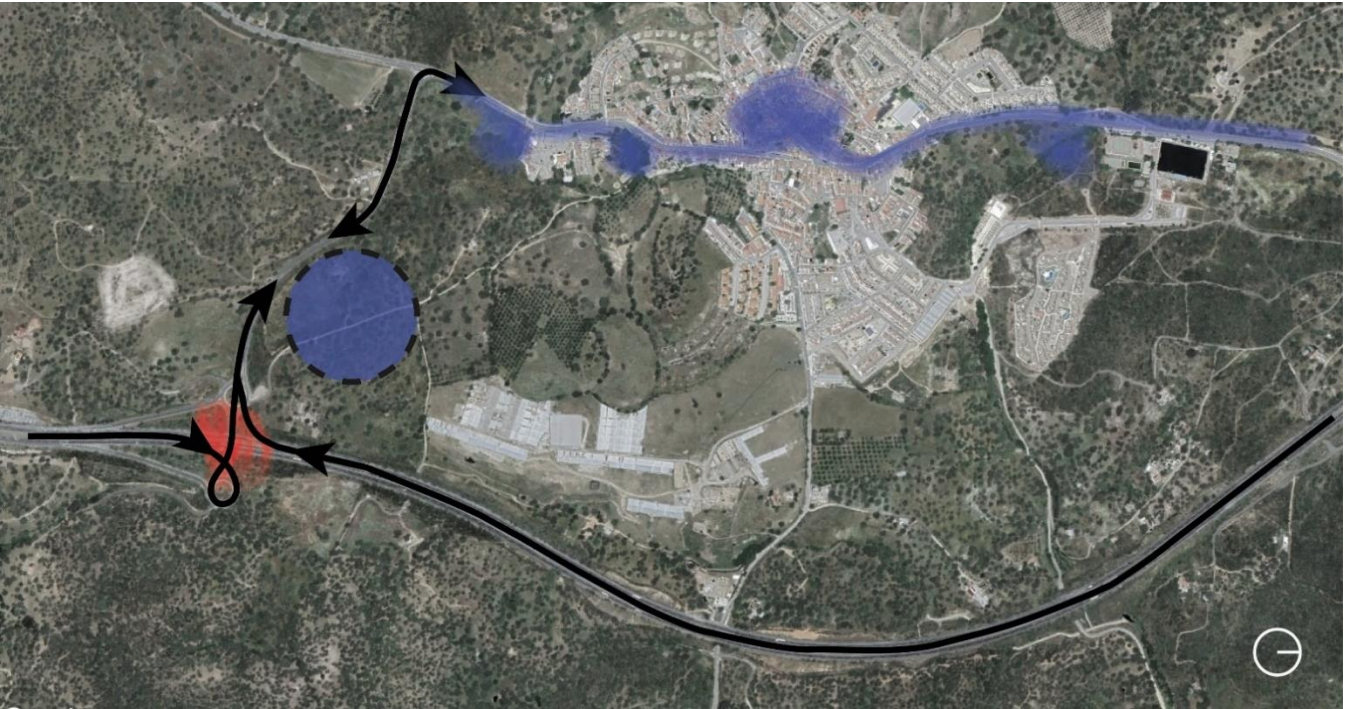
La apuesta decidida de esta alternativa por una mayor expansión del sector terciario y un mayor incremento de las actividades económicas para el municipio, apoyada a su vez en el nudo viario con la autovía, plantea como ámbito para el desarrollo del sector el área anexa al citado nudo, en los **terrenos ubicados entre la A-66 y la N-630, en la parte sur del municipio**.

Esta propuesta se presenta como un **proyecto estratégico de alto impacto en el crecimiento económico y la reconfiguración urbana del área metropolitana**. Supondría la configuración de un importante **núcleo de centralidad económica**, un claro atractor de actividades y transacciones comerciales, y una oportunidad única para el municipio de El Ronquillo. Responde así a la necesidad de potenciar la oferta de servicios terciarios en una localización privilegiada, consolidando un tejido económico en el corredor de la autovía.

Además de esta nueva actuación sobre el suelo rústico, es relevante destacar que otra de las intenciones fundamentales de esta alternativa 02 es el impulso de otro **eje terciario y de servicios en el interior de la trama urbana, con el desarrollo de diferentes focos catalizadores de actividad, estratégicamente localizados**.

En sintonía con lo planteado en la anterior alternativa 01, dicho eje terciario se apoyaría en la carretera N-630, con focos de actividad comercial, comercios de cercanía y servicios repartidos desde el norte al sur del núcleo urbano, e insertos en la trama consolidada.

En cuanto a las actividades industriales y de fabricación, prácticamente inexistentes en el municipio, se plantea la **creación de un nuevo sector industrial en la zona sur del núcleo urbano, a la entrada del pueblo**.



La creación de estos nuevos sectores tendrá la capacidad de inyectar la economía, fomentar el desarrollo comercial, industrial y de servicios, atraer inversores y fomentar la creación de empleo, contribuyendo así a la vitalidad del pueblo durante todo el día.

ACTUACIÓN EN LA ZONA NORTE DEL NÚCLEO PARA MEJORAR LA CONEXIÓN CON EL RESTO DEL SUELO URBANO. TRATAMIENTO DE LA CARRETERA N-630

Para abordar la desconexión existente entre la zona norte del núcleo, donde se localizan los principales equipamientos deportivos del municipio, y la falta de integración con el resto del tejido urbano, la alternativa 02 plantea una serie de **actuaciones integrales que permitan transformar el actual eje de conexión, la carretera N-630, en un corredor urbano inclusivo y funcional.**

Se perseguirá una **doble estrategia**, de manera que no solo se buscará la **reconfiguración integral del eje**, sino **también el fortalecimiento de la trama urbana mediante la incorporación de usos residenciales, comerciales o mixtos en los márgenes del recorrido**, favoreciendo la dinamización económica y social del entorno, así como la percepción de seguridad. Este planteamiento va en sintonía con el enfoque general de la alternativa 02 y con las propuestas de crecimiento residencial y de crecimiento terciario y de actividades económicas, descritas anteriormente. De esta forma, las actuaciones en esta zona norte del núcleo urbano, tanto en el eje de la carretera N-630 como en su entorno inmediato, se apoyan y están ligadas al nuevo sector residencial propuesto en dicha zona, así como a la configuración del eje terciario y a la localización de focos comerciales estratégicos, dando unidad a toda la ordenación urbana, integrando todas las propuestas de manera armónica y cohesionada, y logrando una mayor funcionalidad del tejido urbano.

El enfoque integral de la intervención implica, por tanto, reordenar el entorno norte del núcleo urbano mediante la implementación de una serie de estrategias de diseño que aporten armonía y coherencia, incluyendo la adecuación del espacio público para hacerlo más accesible y atractivo, y coordinado con el fortalecimiento de la trama urbana mediante la incorporación de usos de manera equilibrada.

Para alcanzar estos objetivos, en primer lugar, se plantea la reconfiguración del eje mediante la incorporación de áreas de descanso con zonas de sombra, vegetación autóctona y de bajo mantenimiento, y mobiliario urbano que promuevan la interacción social y el confort. Se perseguirá un diseño arquitectónico y paisajístico que integre el entorno urbano y natural. Por otra parte, se fortalecerá la movilidad peatonal, garantizando la accesibilidad universal mediante la creación de itinerarios peatonales continuos y adaptados a personas con movilidad reducida, complementados con elementos de señalización que refuercen la seguridad vial y la conexión visual, así como la movilidad ciclista, con mejora del pavimento, recualificación del viario, señalización y complementación del actual carril bici existente en la zona. En tercer lugar, se tenderá a mejorar la permeabilidad del tejido urbano mediante la generación de enlaces transversales que conecten este eje con las áreas adyacentes, reduciendo la dependencia exclusiva de la carretera N-630 y fomentando una integración efectiva de la zona norte con el núcleo urbano en su conjunto. Dichas conexiones transversales actuarán como líneas de sutura y tendrán un tratamiento similar, comunicando las zonas deportivas y residenciales, con el entorno natural y parques adyacentes, integrando de forma amable y efectiva el entorno urbano y natural. Por último, se facilitará la creación de usos residenciales, focos comerciales, pequeños equipamientos y servicios, en los márgenes del recorrido. Estarán debidamente integrados, apoyados en el nuevo sector de crecimiento residencial y en el enfoque de la carretera N-630 como eje de actividad terciaria. Para ello, se estudiará la zona norte en su conjunto, para integrar y coordinar debidamente todas las propuestas de actuación.

Desde el punto de vista urbanístico, la propuesta busca evitar la segregación funcional y espacial, mitigar la desconexión detectada entre la zona norte y el resto del núcleo, y conectar las áreas fragmentadas del municipio.



SISTEMA GENERAL DOTACIONAL

SISTEMA GENERAL DE ESPACOS LIBRES Y ZONAS VERDES

En esta alternativa de ordenación, ligada a la actuación anteriormente comentada en la zona norte del núcleo urbano, se plantea la ejecución de un nuevo espacio libre lineal, anexo a la carretera, y en continuidad con el espacio libre local existente y definido en el PGOU vigente.

De forma similar a la anterior Alternativa 01, se trataría de un **espacio libre lineal en la zona norte**, con una fuerte presencia vegetal, con áreas de recreación, descanso y actividad física. Este espacio funcionaría como amortiguación verde, contribuyendo a la movilidad peatonal y ciclista y dando servicio a toda la población.

Este nuevo cochón verde se concebiría como **Sistema General de Espacios Libres**, dando soporte al aumento poblacional previsto, y pasando a formar parte del estándar dotacional del municipio.



ESQUEMA DE ARTICULACIÓN TERRITORIAL. MOVILIDAD

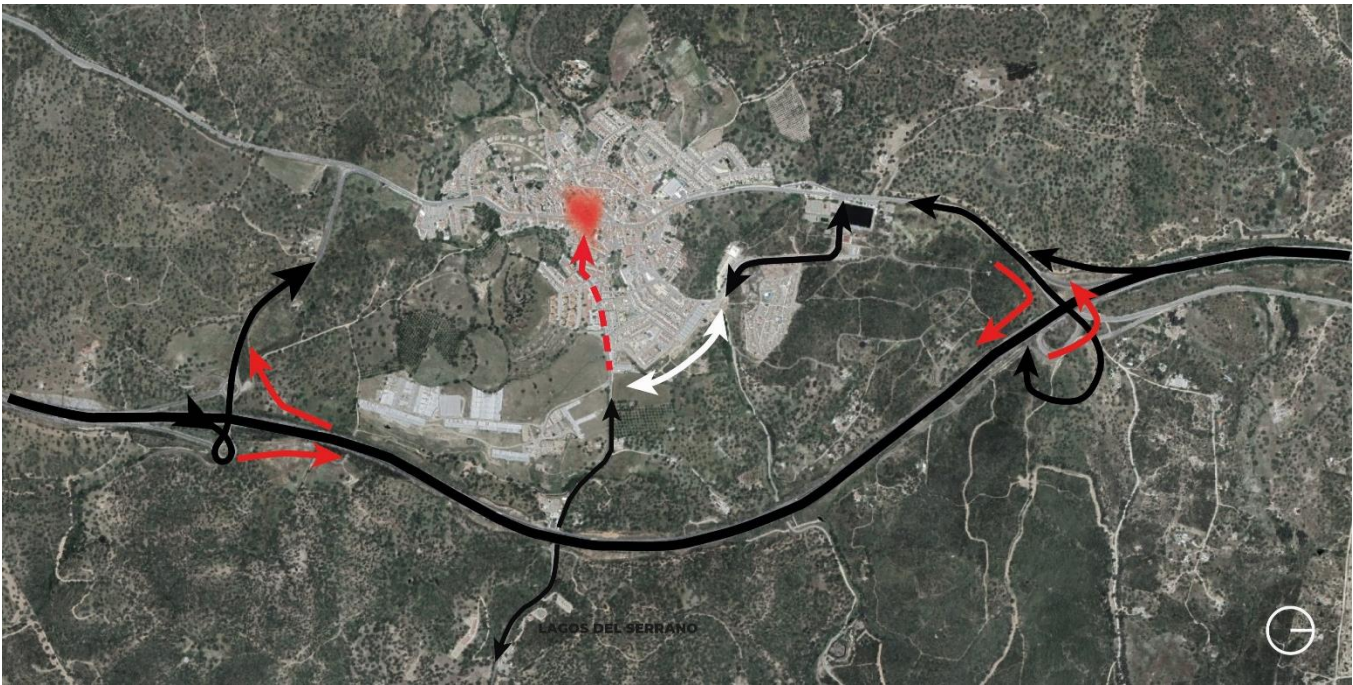
DESARROLLO COMPLETO DEL NUDO CON LA A-66

Además de lo comentado anteriormente y al igual que en la Alternativa 01, desde este PBOM se dará impulso a la iniciativa de ejecución del nudo completo que conecte la autopista A-66 con el núcleo urbano de El Ronquillo, para mejorar la accesibilidad y funcionalidad del municipio.

La implementación de esta propuesta contribuirá a reducir la dependencia de la N-630 como paso obligado para los desplazamientos motorizados y las conexiones territoriales, lo que redundaría en una disminución del intenso flujo de tráfico que atraviesa actualmente el interior del núcleo urbano, mejorando así la calidad de vida de los habitantes y la seguridad vial. Por otra parte, esta operación mejoraría sustancialmente la integración con el entorno regional, y situaría a El Ronquillo en una posición privilegiada para el establecimiento de nuevas áreas de actividad económica. La materialización de este nudo completo mejoraría el desarrollo de sectores logísticos, industriales y comerciales, haciendo el municipio más atractivo y otorgándole un mayor dinamismo en la captación de inversiones y en la expansión de su tejido industrial.

CONEXIÓN SUPRAMUNICIPAL CON LOS LAGOS DEL SERRANO (GUILLENA)

Como primera línea estratégica, en lo referente a la movilidad motorizada y a las conexiones supramunicipales, la alternativa 02 tratará de dar respuesta a la problemática originada en el paso al núcleo de Los Lagos del Serrano, ubicado en el término municipal de Guillena. La única vía de acceso a esta área residencial se realiza desde el núcleo urbano de El Ronquillo, lo que supone un incremento del tráfico motorizado que atraviesa el núcleo y conlleva consecuencias muy significativas que afectan tanto al entorno urbano, como a la calidad de vida de sus habitantes. Las soluciones adoptadas serán similares a las planteadas en la alternativa 01, considerando soluciones integrales que tengan en cuenta la relación entre los diferentes territorios involucrados, coordinando las políticas y los recursos, y promoviendo un desarrollo territorial equilibrado y sostenible. Tal como se planteaba en la alternativa 01, la propuesta plantea la desafectación de la vía pecuaria deslindada del Cordel de Guillena, y la posibilidad de habilitar un acceso alternativo hacia Los Lagos del Serrano, ejecutando un nuevo viario estructurante en continuidad con la calle Manuel Vizcaíno Ruiz, sita al noreste del núcleo urbano de El Ronquillo, que conecte con la actual vía de acceso a Los Lagos del Serrano, derivando así el tráfico de paso por esta nueva vía y descargando el interior del núcleo urbano.



NUEVO VIARIO EN LA ZONA NORTE DEL NÚCLEO URBANO

Por otra parte, se plantea la ejecución de un nuevo viario en la zona norte del núcleo urbano, que articule y de conexión al nuevo sector residencial planteado en ese ámbito, conectando transversalmente la zona y dando servicio a las nuevas edificaciones.

El esquema de articulación territorial queda definido a modo esquemático en el correspondiente plano de la Alternativa 02.

SENSIBILIDAD AMBIENTAL

TRATAMIENTO AMABLE DE LA CARRETERA N-630. AVENIDA DE ANDALUCÍA

Esta alternativa de ordenación también integra la recualificación de la carretera N-630 – Avenida Andalucía a su paso por el casco urbano. En sintonía con la propuesta de reactivación del casco histórico, así como con la concepción de la carretera como eje de actividad terciaria, y con la actuación en la zona norte del núcleo urbano, la alternativa persigue la recualificación del espacio viario, haciendo más amable y cercano todo el espacio urbano, así como fomentando la interconexión transversal de las áreas al este y al oeste de la carretera.

Se perseguirá un diseño arquitectónico y paisajístico que integre el entorno urbano y natural, priorizando la movilidad peatonal frente a la motorizada, incorporando zonas arboladas que aporten sombra, vegetación autóctona y mobiliario urbano adecuado y sostenible.

PUESTA EN VALOR DEL PATRIMONIO CULTURAL

Desde este PBOM se fomentará la preservación, conservación y puesta en valor de los elementos del patrimonio cultural de El Ronquillo que forman parte del Catálogo General del Patrimonio. Se seguirán los ejes paisajísticos que determine dicho Catálogo, priorizando su puesta en valor y su disfrute por la población.

PRESERVACIÓN Y PUESTA EN VALOR DEL ENTORNO NATURAL PROTEGIDO

En lo referente al suelo rústico, esta alternativa de ordenación 02 aboga, al igual que en la alternativa 01, por una doble perspectiva que permita aunar y equilibrar la necesaria conservación de los importantes valores naturales del municipio, con el desarrollo socioeconómico del mismo. Buscará la compatibilidad entre la preservación de los ecosistemas, y el desarrollo de actividades económicas que permitan la prosperidad del municipio.

La ordenación del suelo rústico, los objetivos y criterios establecidos, serán idénticos a los definidos en la alternativa 01. En primer lugar, se definen unas zonas de amortiguación en las que se establecerán una serie de límites en los usos del suelo, así como se potenciarán otros. En estas zonas de protección y transición se preservará el carácter rústico y natural del paisaje frente a la presión por los nuevos usos ordinarios del suelo, tales como la implantación de energías renovables, y se establecerá una protección ante determinados usos incompatibles con la conservación y preservación de los entornos.

Dichas áreas se delimitarán en zonas circundantes o anexas a los espacios naturales protegidos del término municipal y espacios ZEC colindantes, así como alrededor del espacio no protegido del entorno urbano del municipio.

Las estrategias implementadas en cada uno de los ámbitos de transición y amortiguación serán diferentes y acordes al espacio natural o urbano que se quiera proteger, y siempre encaminadas al fomento de actividades sostenibles, a la creación de empleo verde, a la protección frente a la implantación de energías alternativas, y sobre todo a la preservación, conservación y puesta en valor de los importantes valores naturales del municipio.

Dichas estrategias quedan definidas en la alternativa 01 y las áreas delimitadas en el correspondiente plano de la alternativa 02.



2.2.4. ALTERNATIVA 03

UN MODELO EQUILIBRADO PARA UN DESARROLLO SOSTENIBLE

La **Alternativa 03** plantea un modelo de **ordenación territorial integrador y sostenible**, que armoniza el crecimiento residencial, industrial y terciario con la regeneración del tejido urbano consolidado y la conservación de los valores ambientales del municipio de El Ronquillo. Este enfoque estratégico se estructura en torno a tres ejes fundamentales: la **cohesión urbana**, la **funcionalidad territorial** y la **revalorización paisajística**, con el objetivo de optimizar la calidad de vida de la población y garantizar la sostenibilidad del entorno.

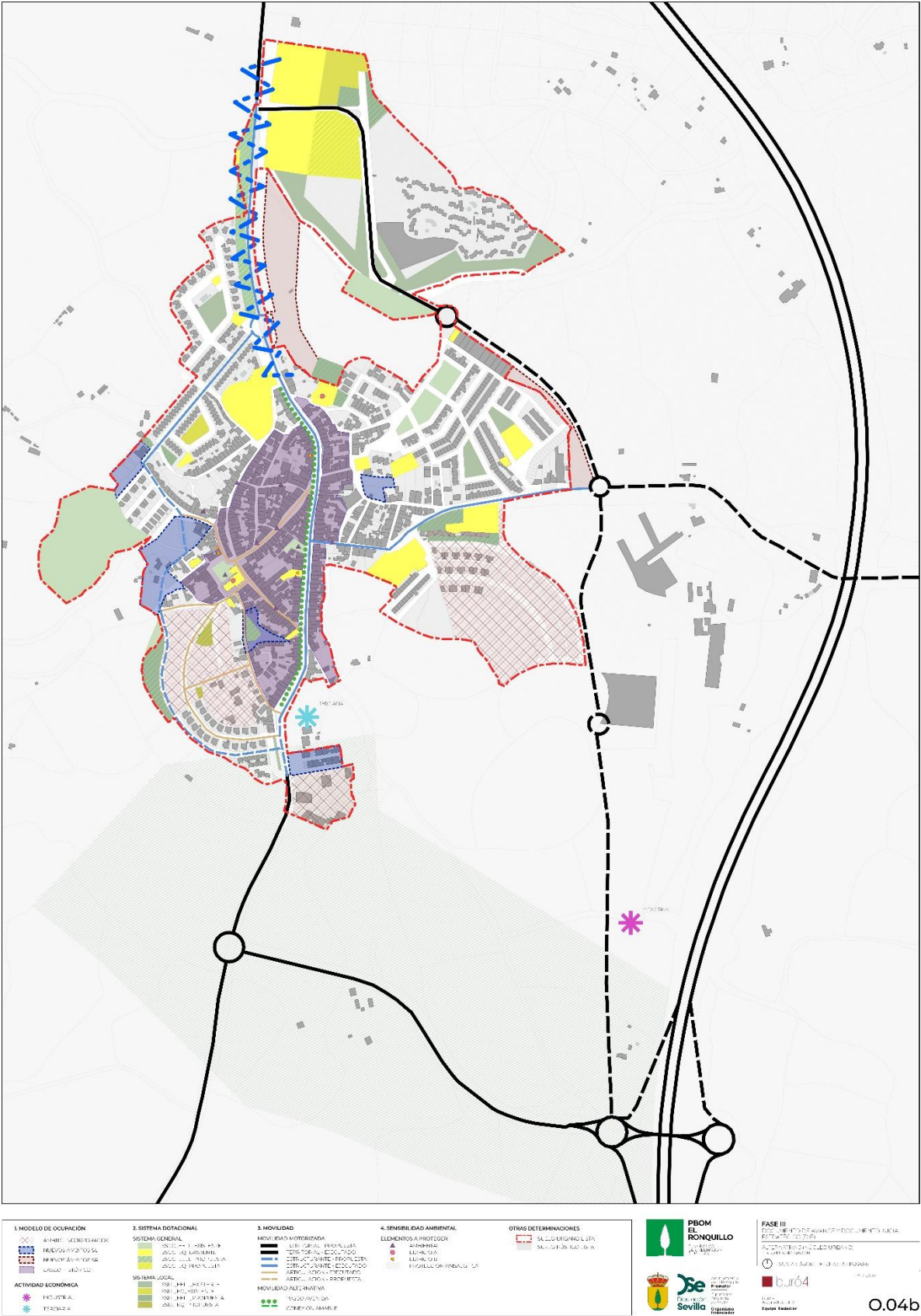
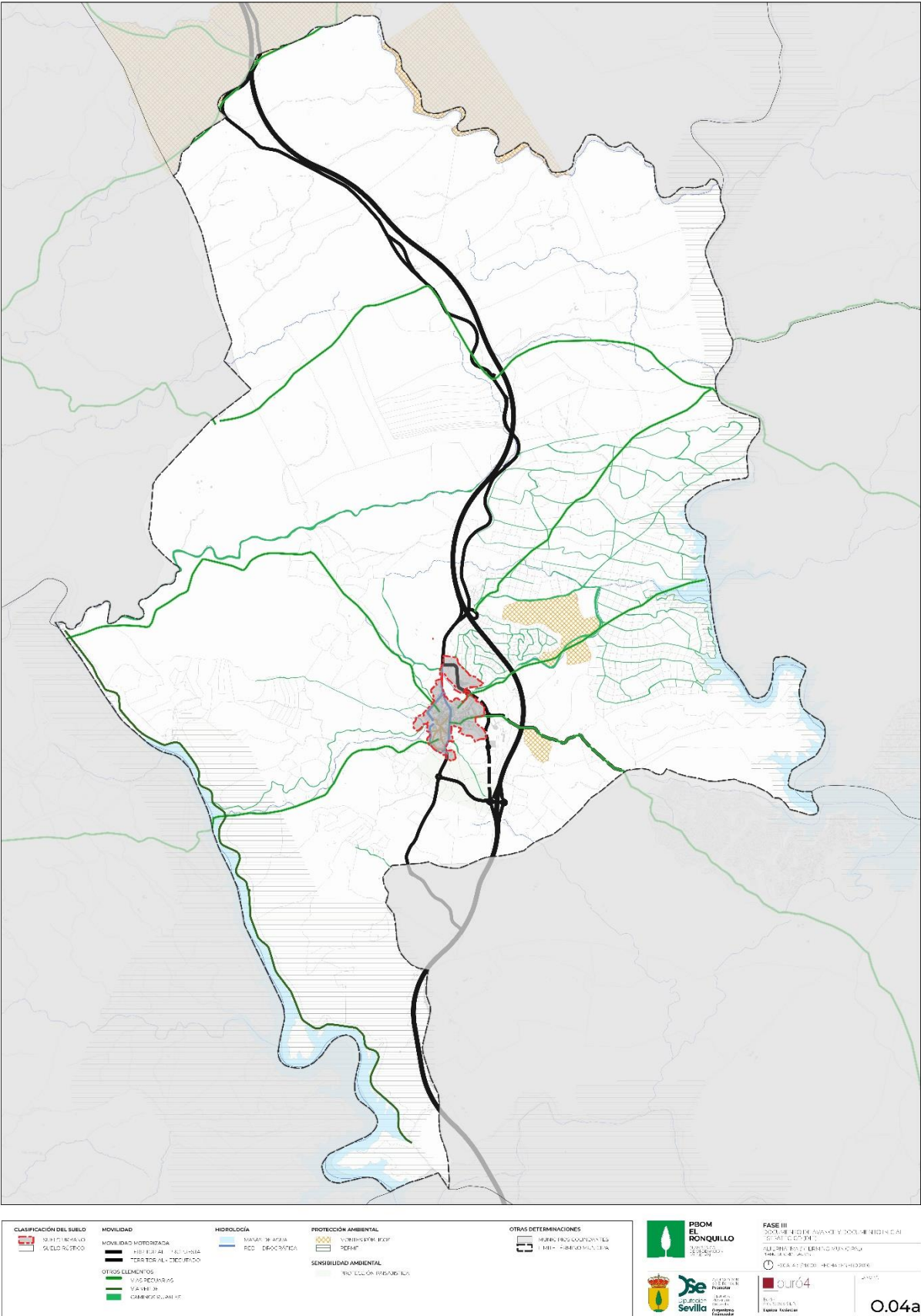
La propuesta establece un modelo de desarrollo compacto y eficiente mediante la **densificación de suelos urbanos infrautilizados** y la **expansión selectiva en sectores estratégicos de suelo rústico**, siempre bajo criterios de conectividad y cohesión funcional. Asimismo, se prevé la revitalización del **casco histórico**, promoviendo su rehabilitación integral a través de estrategias como la **flexibilización normativa**, la **rehabilitación sostenible de edificaciones** y la **activación de usos mixtos**, fomentando la habitabilidad y la dinamización social.

El crecimiento económico se articula mediante la creación de nuevos **sectores estratégicos industriales y terciarios**, localizados en áreas de alta conectividad, como el corredor de la **autovía A-66**. Estas áreas se complementan con **ejes comerciales y de servicios** en el núcleo urbano, potenciando la diversificación económica, la generación de empleo y la consolidación de un tejido productivo competitivo y resiliente.

En el ámbito de la movilidad, la **Alternativa 03** plantea la **reconfiguración del sistema viario** para minimizar la dependencia de la **N-630** como eje de tráfico principal, descongestionando el núcleo urbano y favoreciendo una movilidad más eficiente y sostenible. Entre las principales actuaciones destaca la **implantación de infraestructuras supramunicipales**, como un nuevo vial alternativo hacia los **Lagos del Serrano**, y la **mejora de los accesos a la A-66**, garantizando una conectividad óptima entre los diferentes sectores del territorio.

La propuesta incorpora medidas para **fortalecer la protección del entorno natural**, mediante la delimitación de **zonas de amortiguación paisajística** y la implementación de estrategias de **integración ecológica**. Además, se prioriza la creación de una red de **espacios libres** y **corredores verdes** que promuevan la movilidad activa, la cohesión social y la conectividad ecológica, reforzando al mismo tiempo la identidad paisajística y cultural del municipio.





MODELO DE OCUPACIÓN TERRITORIAL

CRECIMIENTO RESIDENCIAL

La Alternativa 03, al igual que la Alternativa 02, plantea una doble estrategia para posibilitar el crecimiento residencial dentro del municipio, planteando diferentes desarrollos en suelo urbano, así como un nuevo crecimiento en suelo rústico.

La apuesta por consolidar y colmatar los vacíos existentes en el interior de la trama urbana, sigue imperando, persiguiendo así una trama urbana continua y consolidada, y un pueblo compacto y sostenible. Se identifican 3 zonas en suelo urbano, dos en la zona oeste y uno al este de la carretera N-630, actualmente vacías e infrautilizadas, propuestas para albergar sendos crecimientos residenciales. La estrategia de crecimiento para dichas zonas estaría alineada con los desarrollos anexos, apostando por viviendas unifamiliares, de similares características a las existentes, priorizando una trama unificada y continua, y reforzando la imagen identitaria del pueblo.

Por otra parte, en suelo rústico, se plantea un nuevo sector de crecimiento residencial en la zona norte del núcleo urbano. Esta zona se corresponde con el sector SUS-02-r, definido en el PGOU vigente como Suelo Urbanizable Sectorizado, y como un área de extensión para uso residencial. La estrategia de crecimiento supondría un modelo tipológico enfocado a viviendas unifamiliares, fundamentado en una mayor continuidad con el espacio, una mayor integración con el entorno y actuando como fachada o escaparate alineada con la reordenación propuesta para la zona norte del municipio, integrando la trama residencial con el pequeño comercio, los servicios y equipamientos de barrio, así como con el espacio viario anexo.

MEJORA DE LA TRAMA URBANA EXISTENTE. ÁREAS DE MEJORA

Al igual que en anteriores alternativas, la Alternativa 03, en línea con la estrategia de potenciar el crecimiento residencial, así como de consolidar y mejorar la trama urbana existente, se plantea la prioridad de mejorar diferentes zonas críticas del núcleo urbano. Se trata de los antiguos sectores ARI-r2, API-8, API-1 y área anexa a la gasolinera, al sur del núcleo. Las líneas de trabajo serán iguales a las definidas en las alternativas 01 y 02. Se trata de áreas, insertas en el interior de la trama urbana existente, que presentan una clara necesidad de mejora desde perspectivas urbanísticas, sociales y funcionales, donde se hace necesario consolidar un modelo urbano cohesionado, eficiente y resiliente, promoviendo un desarrollo que equilibre los intereses particulares con los objetivos generales de la planificación. Estas zonas serán objeto de sendas áreas de transformación urbanística de mejora, diferenciando entre áreas de mejora de la urbanización y colmatación/ejecución de viviendas, y áreas de mejora de dotaciones, instalaciones e infraestructuras, con apertura y continuidad de calles, mejora del acerado público y de servicios básicos, etc. Cada una de ellas estará orientada a su correcta integración en la trama urbana consolidada, reactivando estas áreas mediante las estrategias de desarrollo adecuadas en cada caso.

REVITALIZACIÓN DEL CASCO HISTÓRICO

La Alternativa 03 se sustenta en una visión integral que prioriza la regeneración y reactivación del centro urbano consolidado, así como un mayor desarrollo urbanístico y residencial.

Además de las propuestas de crecimiento residencial tanto en suelo urbano como en suelo rústico, no se puede olvidar que esta alternativa, a su vez, fomenta la rehabilitación urbana centrada en el casco histórico del municipio. Se implementarán medidas para el mejor uso, conservación y mantenimiento del parque de viviendas existente, así como estrategias para fomentar la rehabilitación residencial y la rehabilitación urbana sostenible. Con todas estas actuaciones se pretende conseguir una mejora en la calidad del entorno urbano, favoreciendo la habitabilidad, la accesibilidad, la interrelación social y, en resumen, mejorando la calidad de vida de los habitantes de El Ronquillo. Se estudiarán y revisarán las actuales ordenanzas de la edificación del casco histórico, tratando de flexibilizar las condiciones actuales en ellas definidas, con objeto de posibilitar las actuaciones necesarias para fomentar la repoblación del centro histórico, su regeneración y revitalización, su mejor articulación y puesta en valor, consiguiendo un casco histórico vivo y resiliente.

CRECIMIENTO INDUSTRIAL Y TERCIARIO

Esta última alternativa, la Alternativa 03, al igual que la alternativa 02, se basa en priorizar la expansión sustancial del sector terciario y el incremento de las actividades económicas, en base a potenciar este sector en el municipio, así como de posibilitar un nuevo sector industrial en el término municipal.

La ordenación del nuevo sector industrial se apoyaría en la configuración del nudo viario con la autovía A-66, planteando como ámbito para el desarrollo de este sector los terrenos ubicados al oeste de la citada autovía. Responde así a la necesidad de potenciar la oferta industrial y de fabricación en una localización privilegiada, gozando de buenos accesos, optimizando los desplazamientos y transporte de mercancías, avalando y facilitando la interconexión eficiente entre los diversos municipios adyacentes, y optimizando así el rendimiento y la eficiencia del sector, consolidando un tejido industrial en el corredor de la autovía.

Para el crecimiento de las actividades terciarias, sin embargo, se plantea una doble estrategia. Por una parte, se plantea la creación de un nuevo sector terciario ocupando uno de los actuales vacíos existentes en la zona sur del núcleo urbano, en suelo rústico. Esta intervención consolidaría y colmataría toda la zona, ofreciendo continuidad y cosido a la trama urbana y favoreciendo la integración del área sur del núcleo, con la ejecución de un polo de actividad que revitalice toda la zona y la ponga en carga, inyectando la economía, reactivando el empleo local, fomentando el desarrollo comercial y de servicios, en zonas actualmente menos dinámicas.

Además de esta nueva actuación sobre el suelo rústico, es relevante destacar el impulso de otro eje terciario y de servicios en el interior de la trama urbana consolidada, con el desarrollo de diferentes focos catalizadores de actividad, estratégicamente localizados.

En sintonía con lo planteado en la anterior alternativa 01, dicho eje terciario se apoyaría en la carretera N-630, con focos de actividad comercial, comercios de cercanía y servicios repartidos desde el norte al sur del núcleo urbano, e insertos en la trama consolidada, favoreciendo la dinamización económica y social de todo el entorno.

El desarrollo de este eje y estos focos terciarios permitirá una mayor diversificación de la actividad económica y social en el municipio, creando zonas urbanas multifuncionales, que no solo mejoren la oferta de servicios locales, sino que también atraigan inversiones y fomenten la creación de empleo. Esta mixtidad de usos es un elemento clave en la configuración de pueblos más sostenibles y resilientes, ya que reduce la dependencia de desplazamientos largos, optimiza el uso del espacio urbano y contribuye a la vitalidad del pueblo durante todo el día.

En definitiva, los nuevos sectores industrial y terciario propuestos se presentan como sendos proyectos estratégicos de alto impacto en el crecimiento económico. Supondría la configuración de dos importantes núcleos de centralidad económica y productiva, dos claros atractores de actividades, fabricación y transacciones comerciales, y una oportunidad única para el municipio de El Ronquillo.

ACTUACIÓN EN LA ZONA NORTE DEL NÚCLEO PARA MEJORAR LA CONEXIÓN CON EL RESTO DEL SUELO URBANO. TRATAMIENTO DE LA CARRETERA N-630

Para abordar la desconexión existente entre la zona norte del núcleo, donde se localizan los principales equipamientos deportivos del municipio, y la falta de integración con el resto del tejido urbano, la alternativa 03 plantea una serie de actuaciones integrales que permitan transformar el actual eje de conexión, la carretera N-630, en un corredor urbano inclusivo y funcional.

Se perseguirá una doble estrategia, de manera que no solo se buscará la reconfiguración integral del eje, sino también el fortalecimiento de la trama urbana mediante la incorporación de usos residenciales, comerciales o mixtos en los márgenes del recorrido, favoreciendo la dinamización económica y social del entorno, así como la percepción de seguridad. Este planteamiento va en sintonía con el enfoque general de la alternativa 03 y con la propuesta de crecimiento residencial en suelo rústico y de crecimiento terciario y de actividades económicas, descritas anteriormente. De esta forma, las actuaciones en esta zona norte del núcleo urbano, tanto en el eje de la carretera N-630 como en su entorno inmediato, se apoyan y están ligadas al nuevo sector residencial propuesto en dicha zona, así como a la configuración del eje terciario y a la localización de focos comerciales



estratégicos, dando unidad a toda la ordenación urbana, integrando todas las propuestas de manera armónica y cohesionada, y logrando una mayor funcionalidad del tejido urbano.

El enfoque integral de la intervención implica, por tanto, reordenar el entorno norte del núcleo urbano mediante la implementación de una serie de estrategias de diseño que aporten armonía y coherencia, incluyendo la adecuación del espacio público para hacerlo más accesible y atractivo, y coordinado con el fortalecimiento de la trama urbana mediante la incorporación de usos de manera equilibrada.

Las estrategias planteadas para alcanzar estos objetivos serán similares a las descritas en la anterior Alternativa 02.

Con todo ello, se busca evitar la segregación funcional y espacial, mitigar la desconexión detectada entre la zona norte y el resto del núcleo, y conectar las áreas fragmentadas del municipio. Busca fomentar la conectividad urbana, la cohesión social y promover un modelo de urbanismo que potencie la creación de un pueblo más inclusivo y dinámico. A su vez, está orientada a la preservación y puesta en valor del paisaje urbano en su conjunto, proponiendo la reconfiguración de áreas urbanas donde coexistan diferentes actividades, fomentando un desarrollo compacto, accesible y eficiente.

ACTUACIONES SOBRE EL PARCELARIO DEL SUELO RÚSTICO QUE POSIBILITE LA IMPLANTACIÓN DE ACTIVIDADES.

Establecer un marco ordenado, coherente y adaptado a la realidad parcelaria existente que permita la implantación viable y sostenible de actividades agrarias, ganaderas, forestales y complementarias (agroturismo, transformación local, energías renovables, etc.), sin menoscabo de la integridad territorial, ambiental y funcional del suelo rústico.

Flexibilización Controlada del Régimen de Parcelación y Edificación en suelo rústico

Como se ha identificado en la fase de diagnóstico el casi 75 % del parcelario rústico del municipio presenta superficies inferiores a 3,5 ha, siendo este un umbral mínimo tanto en la legislación agraria como en la normativa urbanística. Su aplicación estricta impide reorganizar la propiedad o adaptarla a necesidades productivas reales.

Se propone estudiar

- Establecer una excepción motivada al régimen general de parcela mínima, mediante:
- Autorización de segregaciones por debajo de 3,5 ha en ámbitos históricamente fragmentados, como La Parrita y Sierra Clara.
- Limitación de dichas excepciones a supuestos debidamente justificados: transmisión hereditaria, reorganización de explotaciones, explotaciones activas, cooperativas, etc.
- Exigencia de vinculación de uso agroganadero o forestal real (declaración censal o inscripción en registro de explotaciones).
- Tramitación mediante procedimiento específico de autorización previa o evaluación simplificada dentro del planeamiento.

Así mismo, en lo relativo a la edificación, se propone establecer un sistema proporcional, por el cual la edificabilidad mínima se ajuste a:

- Un umbral mínimo de 1 ha para edificaciones estrictamente ligadas a explotaciones activas de tipo intensivo, acreditadas mediante documentación técnica.
- Supuestos especiales en parcelas de menor tamaño (0,25 ha en regadío), condicionados a su uso productivo intensivo acreditado.
- Vinculación de cualquier autorización edificatoria a la actividad declarada y a su mantenimiento durante un periodo mínimo

- Aplicación de un control posterior y régimen sancionador en caso de pérdida del uso declarado o su transformación no autorizada.

Y respecto a la ocupación se propone introducir un régimen de ocupación progresiva o proporcional a la superficie total de la parcela para usos productivos o estratégicos, así como una incorporación de una disposición adicional para proyectos promovidos por el Ayuntamiento o conveniados, que permita incrementar la ocupación.

En sintonía con esta casuística del parcelario rústico, se propone crear una subcategoría que reconozca la estructura existente y aplique condiciones específicas y establezca mecanismo para resolver la problemática existente.



SISTEMA GENERAL DOTACIONAL

SISTEMA GENERAL DE ESPACOS LIBRES Y ZONAS VERDES

En esta alternativa de ordenación, como hemos descrito anteriormente, se solapan diferentes intervenciones en la zona norte del núcleo urbano, tales como una nueva área de crecimiento residencial y una reconfiguración integral del eje N-630 para la mejora de la conexión de la trama urbana. Ligada a estas intervenciones, se plantea la ejecución de un nuevo espacio libre lineal, anexo a la carretera, y en continuidad con el espacio libre local existente y definido en el PGOU vigente.

Como ya se planteaba en anteriores alternativas, se trataría de un gran espacio libre con una fuerte presencia vegetal, que dé servicio e integre toda la ordenación propuesta para la zona norte y sirva de amortiguación verde, con áreas de recreación, descanso y actividad física, y contribuyendo a la movilidad peatonal y ciclista.

En el caso concreto de esta alternativa 03, este gran espacio libre y verde alcanzaría mayor presencia y dimensión, ubicándose a ambos lados de la carretera y fomentando la cohesión urbana a través de un corredor ecológico.

A pesar de que El Ronquillo dispone de un estándar adecuado de sistemas generales, este nuevo cochón verde se concebiría como Sistema General de Espacios Libres, dando soporte al aumento poblacional previsto con los nuevos crecimientos residenciales planteados, y pasando a formar parte del estándar dotacional del municipio.

SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTOS

De la misma forma, esta alternativa de ordenación proyecta una nueva zona para el desarrollo de un nuevo sistema general de equipamiento para el municipio, anexo al actual equipamiento deportivo y piscina municipal, en la zona norte del núcleo urbano, que de servicio dotacional al aumento de población previsto con los nuevos crecimientos residenciales. El uso de este nuevo equipamiento general será definido más adelante, en fases posteriores de este Plan, según la demanda poblacional.

Igualmente, la propuesta de alternativa 03 incorpora la posibilidad de implantación de usos dotacionales vinculados al interés público y general, tales como Centros de interpretación, museos en los ámbitos que la normativa actual lo restringe como es el caso de los espacios identificado como RA-1 del Plan Especial de Protección del Medio Físico de la provincia de Sevilla. (PEPMF de Sevilla). Siempre garantizando la compatibilidad de dicho uso con la preservación de los valores ambientales, paisajísticos y culturales del entorno, y adecuándose a las determinaciones del PEPMF de Sevilla



ESQUEMA DE ARTICULACIÓN TERRITORIAL. MOVILIDAD

En la referente a la movilidad motorizada, esta Alternativa 03 da un paso más en la **reconfiguración del viario urbano, estructurante y territorial**, planteando un **nuevo sistema de articulación**. Este enfoque permitiría resolver las problemáticas detectadas en cuanto a la movilidad motorizada del municipio, planteando las siguientes estrategias:

DESARROLLO COMPLETO DEL NUDO CON LA A-66

Por otra parte, será prioritario dar impulso a la iniciativa de **ejecución del nudo completo** que conecte la **autovía A-66** con el núcleo urbano de El Ronquillo, para mejorar la accesibilidad y funcionalidad del municipio.

NUEVO SISTEMA VIARIO

Estas dos operaciones, similares a las planteadas en las alternativas 01 y 02, se complementarían con la **ejecución de otro nuevo viario de nivel territorial**, en continuidad con las nuevas operaciones anteriormente mencionadas, que de **comunicación y acceso por el este del municipio** y conecte con el nudo de la A-66.

Todas estas estrategias plantearían una nueva reconfiguración del sistema viario del municipio y de la movilidad motorizada, derivando las conexiones supramunicipales por el este del núcleo. Esto permitiría **reducir la dependencia de la N-630** como paso obligado para los desplazamientos motorizados y las conexiones territoriales, lo que redundaría en una disminución del intenso flujo de tráfico que atraviesa actualmente el interior del núcleo urbano, mejorando así la calidad de vida de los habitantes y la seguridad vial, y permitiendo una recualificación más amable de la Avenida de Andalucía (N-630).

Además, esta reconfiguración plantea accesos más directos y funcionales, lo que mejoraría sustancialmente la **integración con el entorno regional**, situando a El Ronquillo en una posición privilegiada para el establecimiento de nuevas áreas de actividad industrial y económica.

NUEVO SISTEMA GENERAL DE COMUNICACIÓN- VÍA VERDE

Se propone la integración del trazado de la Vía Verde de El Ronquillo en la estructura general del sistema de comunicaciones del municipio, considerándolo como Sistema General de Comunicación de carácter no motorizado, en coherencia con los principios de sostenibilidad, accesibilidad universal y valorización del medio natural.

La actuación se articula sobre el antiguo trazado ferroviario de las Minas de Cala a San Juan de Aznalfarache, con una longitud de 9,22 km en el término municipal, actualmente habilitado como vía verde. Su recorrido, de notable interés ambiental y paisajístico, discurre en paralelo al río Rivera de Huelva y el embalse de la Minilla, configurando un corredor ecológico de alto valor estratégico.

La formalización de este corredor como sistema general persigue los siguientes objetivos funcionales y territoriales:

- **Estructurar una red de movilidad alternativa** basada en modos blandos (peatonal y ciclista), conectando núcleos urbanos, equipamientos y espacios naturales, y favoreciendo el acceso no motorizado al entorno rural y fluvial.
- **Potenciar la conectividad territorial supramunicipal**, integrando la Vía Verde en redes de escala comarcal y regional, tanto para el ocio activo como para desplazamientos cotidianos sostenibles.
- **Favorecer la multifuncionalidad del espacio público**, reforzando la interacción entre los valores patrimoniales del trazado ferroviario, el uso recreativo y educativo del medio natural y la articulación de espacios libres y equipamientos verdes.

- **Contribuir a la descarbonización del modelo de movilidad** local, alineando la propuesta con las directrices del planeamiento urbanístico y las estrategias de mitigación del cambio climático.

Esta propuesta se inscribe en una lógica de recualificación de infraestructuras existentes, incorporando criterios de bajo impacto, economía circular y puesta en valor de trazados históricos como soporte físico de la nueva movilidad. Se considera prioritario su tratamiento como elemento vertebrador del sistema general de espacios libres y su coordinación con los instrumentos de planificación ambiental, territorial y turística.



SENSIBILIDAD AMBIENTAL

TRATAMIENTO AMABLE DE LA CARRETERA N-630. AVENIDA DE ANDALUCÍA

En esta alternativa de ordenación 03, la recualificación de la carretera N-630 – Avenida Andalucía, alcanza una mayor lógica y coherencia. La nueva reconfiguración del sistema viario territorial posibilita que esta vía se descargue del actual flujo de tráfico intenso y se conciba como nuevo eje estructurante. En sintonía con la propuesta de revitalización del casco histórico, con el establecimiento del nuevo sector terciario al sur del núcleo y con la actuación en la zona norte del núcleo urbano, la alternativa persigue la recualificación de todo el espacio viario, haciendo más amable y cercano todo el espacio urbano, así como fomentando la interconexión transversal de las áreas al este y al oeste de la carretera.

Se perseguirá un diseño arquitectónico y paisajístico que integre el entorno urbano y natural, priorizando la movilidad peatonal frente a la motorizada, incorporando zonas arboladas que aporten sombra, vegetación autóctona y mobiliario urbano adecuado y sostenible.

PUESTA EN VALOR DEL PATRIMONIO CULTURAL

Desde este PBOM se fomentará la preservación, conservación y puesta en valor de los elementos del patrimonio cultural de El Ronquillo que forman parte del Catálogo General del Patrimonio. Se seguirán los ejes paisajísticos que determine dicho Catálogo, priorizando su puesta en valor y su disfrute por la población.

No obstante, esta Alternativa 03 plantea dos propuestas de modificación. Tras la revisión de los diferentes grados y categorías de protección de los elementos edificatorios, atendiendo al singular valor arquitectónico, histórico o cultural, se propone lo siguiente:

Eliminar la categorización de dos elementos en la Avenida de Andalucía 40 y 141,

Aumentar la categoría de protección de la “antigua Venta el Ronco (Cantarrana 1)”, que actualmente goza de categoría B, pasando a adoptar la categoría de protección A.

PRESERVACIÓN Y PUESTA EN VALOR DEL ENTORNO NATURAL PROTEGIDO

En lo referente al suelo rústico, esta alternativa de ordenación 03 aboga, al igual que en las alternativas 01 y 02, por una doble perspectiva que permita aunar y equilibrar la necesaria conservación de los importantes valores naturales del municipio, con el desarrollo socioeconómico del mismo. Buscará la compatibilidad entre la preservación de los ecosistemas, y el desarrollo de actividades económicas que permitan la prosperidad del municipio.

Sin embargo, en esta alternativa 03, la sensibilidad ambiental y paisajística adquiere una mayor dimensión. Se presenta clave para la compleción de esta alternativa la delimitación de zonas de protección ante el establecimiento de energías renovables u otros elementos que distorsionen el paisaje, alrededor del espacio no protegido del entorno urbano del municipio, así como de la entrada al mismo, en las zonas anexas a los viarios de acceso. De esta forma, aumentaría sensiblemente la corona de protección ambiental respecto de otras alternativas. El establecimiento del sector terciario en continuidad con la trama urbana consolidada y del sector industrial anexo al corredor de la autovía A-66, va en sintonía con esta concepción de valorar, proteger y priorizar el espacio natural y el suelo rústico anexo al pueblo.

El establecimiento de estos ámbitos de protección en los viarios de acceso y en la entrada del pueblo, permitiría salvaguardar los valores ambientales característicos del municipio, considerando el entorno natural como un paisaje esencial, base de la vida y territorio que nutre un sentido arraigado de pertenencia, protegiendo así la imagen identitaria de El Ronquillo.

Además de estas áreas de protección, se delimitarán otras en zonas circundantes o anexas a los espacios naturales protegidos del término municipal y espacios ZEC colindantes.

Las estrategias implementadas en cada uno de los ámbitos de transición y amortiguación serán diferentes y acordes al espacio natural o urbano que se quiera proteger, y siempre encaminadas al fomento de actividades sostenibles, a la creación de empleo verde, a la protección frente a la implantación de energías alternativas, y sobre todo a la preservación, conservación y puesta en valor de los importantes valores naturales del municipio.



2.3. COMPARACIÓN DE LAS ALTERNATIVAS

De las Alternativas de Ordenación 00, 01, 02 y 03 analizadas en el apartado anterior, haremos, a continuación, una comparativa de las diferentes estrategias planteadas, valorando la oportunidad de las mismas, así como la capacidad para resolver las problemáticas urbanísticas que enfrenta el municipio de El Ronquillo, y la respuesta a las aspiraciones municipales y de los ciudadanos.

MODELO DE OCUPACIÓN TERRITORIAL

Crecimiento Residencial

En lo referente al crecimiento residencial, la estrategia de la Alternativa 00 se basa en un modelo continuista del actual Planeamiento vigente, redactado bajo una mirada muy ambiciosa y poco realista. Por ello, parte de los crecimientos previstos en el suelo urbano no se han desarrollado.

Tan solo en parte del sector SUNC-te2, al tener parte de su ámbito ya consolidado, y con las infraestructuras necesarias, permanecería dentro del suelo urbano, con un uso global terciario. Los sectores sin desarrollar pasarían a ser Actuaciones de Transformación Urbanística de Nueva Urbanización, siendo los usos globales previstos terciarios y residenciales.

En el caso de la Alternativa 01, los crecimientos residenciales planteados se localizan en cuatro vacíos urbanos identificados en la trama consolidada, en suelo urbano, cosiendo y colmatando así todo el núcleo poblacional, frente a la iniciativa de nuevos crecimientos periféricos en suelo rústico.

La Alternativa 02, por el contrario, plantea una doble estrategia, proponiendo tanto la consolidación de la trama urbana, planteando dos crecimientos residenciales en sendos vacíos existentes en suelo urbano, como proponiendo la ejecución de dos nuevos crecimientos en suelo rústico, apostando por un mayor desarrollo urbanístico y residencial.

La Alternativa 03, por su parte, plantea un escenario intermedio entre las anteriores alternativas 01 y 02. Apuesta por consolidar y colmatar los vacíos existentes en el interior de la trama urbana, definiendo tres zonas, actualmente vacías e infrautilizadas, para albergar nuevos crecimientos residenciales. Y, por otra parte, plantea un nuevo sector de crecimiento residencial, en suelo rústico, en la zona norte del núcleo urbano.

Mejora de la Trama Urbana Existente

Respecto a la mejora de la trama urbana existente, la Alternativa 00 propone incentivar la ejecución de los ámbitos con actuaciones de reforma, residencial, que aún existen sin ejecutar o con ejecución a medias, para concluir la trama urbana y dotar al municipio de una imagen homogénea. Así, formula el desarrollo de esos ámbitos, al amparo de la nueva ley, mediante actuaciones de transformación urbanísticas en suelo urbano, siendo actuaciones de mejora urbana los sectores API-8 y ARI-r2, y de nuevo crecimiento la zona no urbanizada del API-1.

De forma similar, las Alternativa 01, 02 y 03 plantean estrategias idénticas de mejora de los antiguos sectores ARI-r2, API-8, API-1 y área anexa a la gasolinera, al sur del núcleo urbano, siendo estas zonas objeto de sendas áreas de la urbanización y colmatación/ejecución de viviendas, y áreas de mejora de dotaciones, instalaciones e infraestructuras.

Revitalización del Casco Histórico

En cuanto a la Rehabilitación del casco histórico, en la Alternativa 00 se sigue los criterios del planeamiento vigente, que pretende proteger y conservar las características históricas de parcelación, edificación, sistemas constructivos y valores de las manzanas centrales del núcleo urbano, así como

mejorar en lo posible los espacios públicos y el entorno de los edificios de valor histórico artístico en el que se encuentran.

Por su parte, las alternativas 01, 02 y 03 asumen este enfoque, mediante una estrategia integrada que combine medidas de protección del patrimonio, revitalización económica y planificación urbana sostenible, persiguiendo la recuperación del núcleo central como epicentro funcional, social y cultural.

Así mismo, estas tres alternativas proponen la revisión las actuales ordenanzas de la edificación del casco histórico, tratando de flexibilizar las condiciones actuales en ellas definidas, con objeto de posibilitar las actuaciones necesarias para fomentar la repoblación del centro histórico, su regeneración y revitalización.

Crecimiento Industrial y Terciario

En cuanto a las actividades económicas, industriales y terciarias, la Alternativa 00 sigue las directrices del Planeamiento General vigente, que plantea la necesidad de la creación de un suelo de carácter industrial fuera del núcleo, apoyado en la importante influencia de la Ruta de la Plata a nivel territorial, como ubicación estratégica de proximidad al enlace de la autovía. Así, se proponen nuevas áreas de actividad económica de carácter industrial y terciario en los sectores SUS-03-te, SUS-04-te, SUS-1l y SUS-1.

La Alternativa 01, por su parte, apuesta por la creación de comercios locales dispersos y repartidos en las áreas consolidadas, frente a la creación de un sector terciario independiente y periférico. Así, plantea el impulso de un eje terciario y de servicios en el interior de la trama urbana, apoyado en la carretera N-630, con diferentes focos de actividad comercial, comercios de cercanía y servicios, estratégicamente localizados. En cuanto a las actividades industriales y de fabricación, plantea la creación de un nuevo sector industrial periférico, próximo a la entrada del pueblo, al sur del núcleo urbano.

La Alternativa 02, da un paso sustancial respecto a la Alternativa 01, apostando por la expansión sustancial del sector terciario y el incremento de las actividades económicas. De esta forma plantea, además del eje terciario inserto en la trama urbana, comentado en la anterior alternativa 01, la creación de un núcleo de centralidad económica fuera del núcleo urbano consolidado, un atractor de actividades y transacciones comerciales, situado en los terrenos ubicados entre la A-66 y la N-630, en la parte sur del municipio, y apoyado en la implementación del nudo completo con la A-66. En cuanto a las actividades industriales y de fabricación, de forma idéntica a lo planteado en la alternativa 01, proyecta un nuevo sector industrial periférico, próximo a la entrada del pueblo, al sur del núcleo urbano.

La Alternativa 03, al igual que la alternativa 02, se basa en priorizar la expansión sustancial del sector terciario y el incremento de las actividades económicas, en base a potenciar este sector en el municipio, así como de posibilitar un nuevo sector industrial en el término municipal. El cambio, sin embargo, se produce en la ubicación planteada para el desarrollo de ambos sectores. La estrategia responde a criterios de sensibilidad ambiental, y a la necesidad de proteger el entorno natural y salvaguardar la imagen identitaria del pueblo, protegiendo la percepción que se tiene de él en la entrada al mismo. De esta forma, el sector industrial se emplazaría en el corredor de la autovía, mientras que el sector terciario ocuparía uno de los vacíos existentes en la zona sur del núcleo urbano, consolidando y colmatando toda la zona con la ejecución de un polo de actividad que revitalice todo el ámbito.

Por otra parte, al igual que en las alternativas 01 y 02, en esta última alternativa 03 también se dará impulso a la constitución de un eje terciario y de servicios en el interior de la trama urbana



consolidada, con el desarrollo de diferentes focos catalizadores de actividad, estratégicamente localizados.

Actuación en la Zona Norte del Núcleo para Mejorar la Conexión

La problemática de la desconexión existente entre la zona norte del núcleo, donde se localizan los principales equipamientos deportivos del municipio, y la falta de integración con el resto del tejido urbano, es abordada por las Alternativa 01, 02 y 03.

Las tres alternativas plantean una serie de actuaciones en dicha zona, apoyadas en la carretera N-630 y su entorno inmediato, transformando este actual eje de conexión en un corredor urbano inclusivo y funcional, que facilite la movilidad activa (peatonal y ciclista) de forma segura y atractiva, integrando características urbanísticas que aporten cohesión al tejido urbano y refuercen su funcionalidad como enlace entre la zona norte y el resto del núcleo.

Sin embargo, las alternativas 02 y 03 dan un paso más respecto de la 01, de manera que no solo se buscará la reconfiguración integral del eje, sino también el fortalecimiento de la trama urbana mediante la incorporación de usos residenciales, comerciales o mixtos en los márgenes del recorrido, apoyando estas actuaciones en el nuevo sector residencial propuesto en dicha zona en ambas alternativas, así como en la configuración del eje terciario y a la localización de los focos comerciales estratégicos a lo largo de la carretera N-630.

La Alternativa 00, por su parte, plantea la ejecución completa del sector SUNC-TU1, ubicado dentro de suelo urbano, y del sector SUS-02-r, ubicado fuera de suelo urbano, por lo que necesitaría de una actuación de transformación urbanística, como ámbito de nueva urbanización. La ejecución de ambos sectores, situados al norte del núcleo urbano, contribuirían a la consolidación y compactación de la trama urbana, pero no solventarían el problema en su totalidad.

SISTEMA GENERAL DOTACIONAL

Sistema General de Espacios Libres y Zonas Verdes

Las Alternativas 01, 02 y 03 apuestan por la ejecución de un nuevo espacio libre en la zona norte del núcleo urbano, anexo a la carretera N-630 y en continuidad con el espacio libre local existente. Este nuevo cochón verde se concebiría como Sistema General de Espacios Libres.

En el caso de la Alternativa 03, este gran espacio libre y verde alcanzaría mayor presencia y dimensión, ubicándose a ambos lados de la carretera y fomentando la cohesión urbana a través de un corredor ecológico.

Sistema General de Equipamientos

Únicamente la Alternativa 03 plantea la ejecución de un nuevo sistema general de equipamientos para el municipio, anexo al actual equipamiento deportivo y piscina municipal, en la zona norte del núcleo urbano.

ESQUEMA DE ARTICULACIÓN TERRITORIAL. MOVILIDAD

Conexión Supramunicipal con los Lagos del Serrano

En lo referente a la movilidad motorizada y a las conexiones supramunicipales, las Alternativas 01 y 02 plantean, en primer lugar, la desafectación de la vía pecuaria deslindada del Cordel de Guillena, que actualmente funciona como paso único y por tanto obligado hacia el área residencial de los Lagos del Serrano. En la alternativa 03 se desiste por la dificultad del procedimiento de desafectación debido a la inviabilidad administrativa, pues debe tener en cuenta a diferentes administraciones que no viabilizan la operación y en el caso concreto del municipio de El Ronquillo la incidencia no es directa

y no genera beneficio sino más bien una carga. En segundo lugar, plantean la ejecución de un nuevo viario en continuidad con la calle Manuel Vizcaíno Ruíz, sita al noreste del núcleo urbano de El Ronquillo, que conecte con la actual vía de acceso a Los Lagos del Serrano antes mencionada, derivando así el tráfico de paso por esta nueva vía y descargando el interior del núcleo urbano.

La Alternativa 00 contempla igualmente la posibilidad de habilitar este acceso alternativo.

Desarrollo Completo del Nudo con la A-66

Por otra parte, las tres alternativas 01, 02 y 03 dan impulso a la iniciativa de ejecución del nudo completo que conecte la autovía A-66 con el núcleo urbano de El Ronquillo, para mejorar la accesibilidad y funcionalidad del municipio.

La Alternativa 00 no plantea este escenario entre sus propuestas.

Nuevo Sistema Viario

La Alternativa 02 complementa el sistema viario del núcleo urbano con la ejecución de un nuevo viario en la zona norte del núcleo urbano, que articule y de conexión al nuevo sector residencial planteado en ese ámbito, conectando transversalmente la zona y dando servicio a las nuevas edificaciones.

La Alternativa 03, por su parte, da un paso más en la reconfiguración del viario urbano, estructurante y territorial, planteando un nuevo sistema de articulación territorial. Como novedad, proyecta la ejecución de un nuevo viario de nivel territorial, en continuidad con las nuevas operaciones anteriormente mencionadas, derivando las conexiones supramunicipales por el este del núcleo urbano. Esta nueva reconfiguración plantea accesos más directos y funcionales, lo que mejoraría sustancialmente la integración con el entorno regional.

SENSIBILIDAD AMBIENTAL

Tratamiento Amable de la Carretera N-630. Avenida de Andalucía

La estrategia de recualificación de la carretera N-630, principalmente a su paso por el casco urbano Avenida de Andalucía, será similar en las Alternativas 01, 02 y 03. Se tratará de establecer la conexión y cohesión entre las dos márgenes de la travesía, haciendo más amable y cercano todo el espacio viario, persiguiendo un diseño arquitectónico y paisajístico que integre el entorno urbano y natural, priorizando la movilidad peatonal frente a la motorizada, incorporando zonas arboladas, así como mobiliario urbano adecuado.

En el caso de la Alternativa 00, y en concordancia con las disposiciones del Plan General vigente, se propone un análisis detallado de las posibles estrategias para transformar la Avenida de Andalucía en una vía con un carácter más urbano. Este enfoque busca potenciar la integración urbana y mejorar las conexiones con las calles adyacentes que desembocan en ella.

Puesta en Valor del Patrimonio Cultural

En todas las alternativas de ordenación se fomentará la preservación, conservación y puesta en valor de los elementos del patrimonio cultural de El Ronquillo que forman parte del Catálogo General del Patrimonio. Se seguirán los ejes paisajísticos que determine dicho Catálogo, priorizando su puesta en valor y su disfrute por la población.

Como novedad, en la alternativa 03, se instará a eliminar la categorización de dos elementos en la Avenida de Andalucía 40 y 141, así como a aumentar la categoría de protección de la “antigua Venta el Ronco”, pasando a adoptar la categoría de protección A.

Preservación y Puesta en Valor del Entorno Natural Protegido



La Alternativa 00 se hace eco de los objetivos del planeamiento vigente, que aboga por la consolidación del modelo actual evitando la aparición de núcleos dispersos en el territorio. El cómputo del territorio fuera del suelo urbano debe preservarse y quedarse fuera de los procesos urbanizadores.

Las Alternativa 01, 02 y 03 dan un paso más y plantean una doble perspectiva o enfoque en lo referente al suelo rústico y a la protección y puesta en valor del entorno natural protegido. Las directrices y estrategias adoptadas perseguirán aunar y equilibrar la necesaria conservación de los importantes valores naturales del municipio, así como también el desarrollo socioeconómico del mismo, posibilitando y promoviendo el desarrollo de actividades sostenibles, del empleo verde y diseñando zonas de amortiguación, entre otras.

La Alternativa 03, además, supone un mayor ámbito de protección alrededor del espacio no protegido del entorno urbano del municipio, así como de la entrada al mismo, en las zonas anexas a los viarios de acceso, en base considerar el entorno natural como un paisaje esencial y proteger la imagen identitaria de El Ronquillo.



2.4. ALTERNATIVA SELECCIONADA

Las alternativas de ordenación para el municipio de El Ronquillo presentan cuatro enfoques diferentes que abordan la planificación urbana y el desarrollo desde perspectivas variadas. Cada una responde a diferentes necesidades y proyecciones futuras para la comunidad, balanceando el crecimiento, la sostenibilidad, y la integración social y económica.

Desde una perspectiva general, en un modelo comparativo, y respecto a la Sostenibilidad, la Alternativa 03 es la más equilibrada en términos de desarrollo sostenible, ofreciendo un enfoque medido que parece ser el más adecuado para el contexto económico y social actual de El Ronquillo.

Respecto a la Viabilidad, la Alternativa 01 podría ser la más viable a corto plazo, por requerir menor inversión, pero la resolución de problemáticas sería limitada a largo plazo.

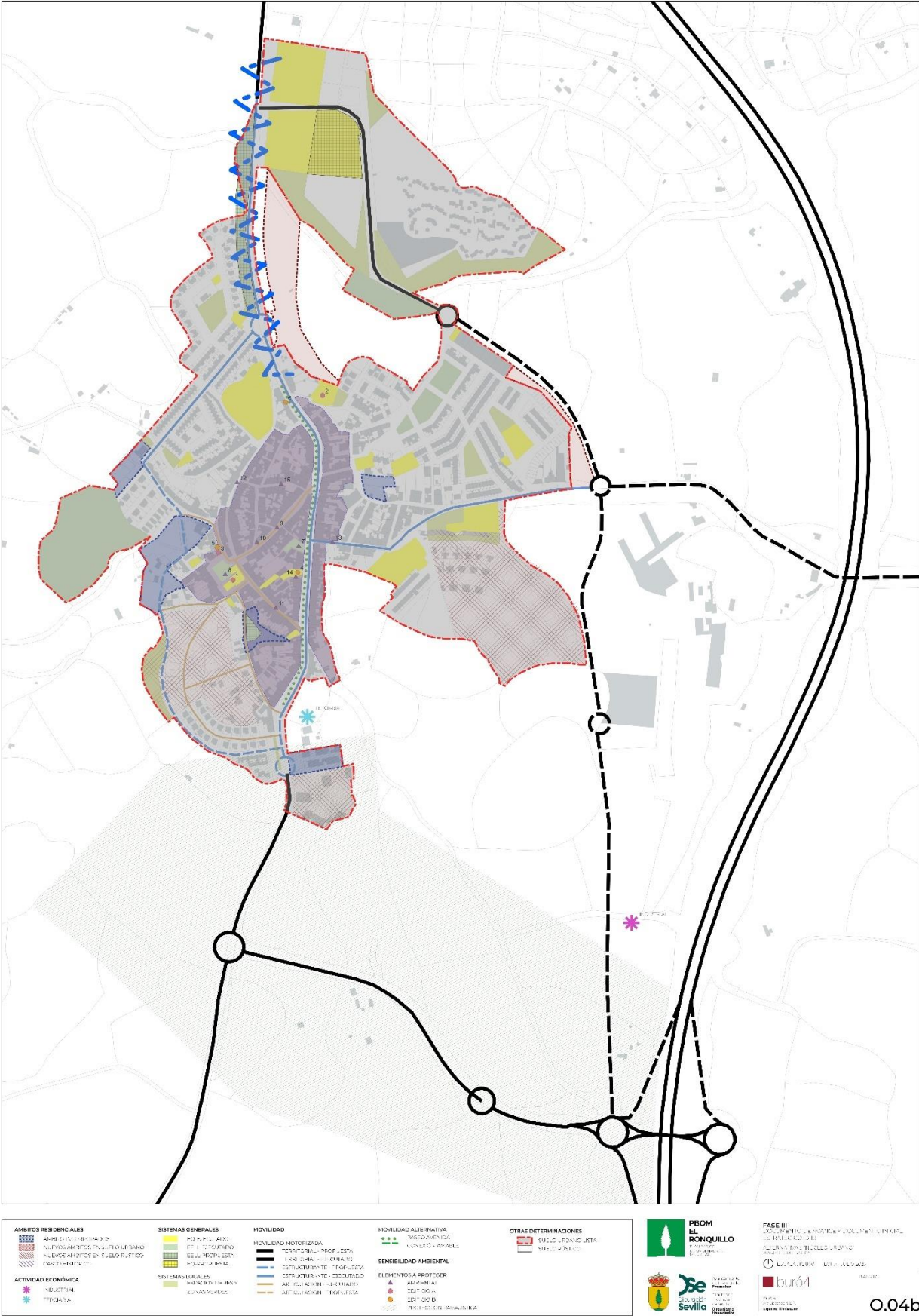
Por otra parte, si contemplamos el Impacto Futuro, la Alternativa 03 podría preparar mejora El Ronquillo para el futuro, generando desarrollo y crecimiento, a la vez que planteando operaciones que puedan sufragar los gastos de ejecución.

La Alternativa 03 parece ser la opción más estratégica, proporcionando un equilibrio entre el no plan y la proyección de potenciar al máximo el desarrollo local, alineándose con un enfoque sostenible, pero ambicioso, que podría adaptarse progresivamente a las necesidades futuras del municipio.

Por tanto, una vez planteadas las diferentes alternativas y elaborado el análisis comparativo, podemos concluir que, desde la valoración exclusivamente técnico-urbanística, y sin perjuicio de otras alternativas que se puedan formular durante la participación pública, **se estima que la Alternativa 03 es la más equilibrada para abordar el nuevo PBOM.**

Así mismo, es también la alternativa que desde un punto de vista ambiental se adapta de una forma más coherente a las necesidades de la población, a los principales objetivos del nuevo Planeamiento y acorde a los principios fundamentales del Urbanismo, recogidos en la LISTA. Por tanto, la Alternativa 03 es la seleccionada para la ordenación del municipio de El Ronquillo.

De esta forma, es conveniente poner de manifiesto que, de así decidirse tras la Consulta Pública Previa, estaríamos ante un nuevo planeamiento general a formular en el marco de la nueva LISTA, cuya finalidad principal será la adopción de un modelo más flexible de estrategia de desarrollo a medio-largo plazo, mediante un instrumento como el PBOM, de contenidos mucho más reducidos y simplificados que otras figuras urbanísticas.



3. MODELO TERRITORIAL

El modelo territorial propuesto para el municipio de El Ronquillo busca equilibrar el crecimiento urbano con la sostenibilidad ambiental, la cohesión social y la diversificación económica, en coherencia con los objetivos establecidos por la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía (LISTA) y otros instrumentos de planificación supramunicipales.

COHESIÓN URBANA Y SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

El modelo territorial propuesto para El Ronquillo sitúa como uno de sus ejes centrales la cohesión urbana y la sostenibilidad ambiental, con el propósito de optimizar el uso del suelo, revitalizar el tejido urbano y proteger los valores naturales y paisajísticos del municipio. Este enfoque responde a las directrices establecidas por la Ley 7/2021 de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía (LISTA) y los objetivos de sostenibilidad reconocidos en instrumentos internacionales como la Estrategia Territorial Europea.

La propuesta territorial se centra en la consolidación del núcleo urbano existente, evitando la dispersión y el consumo innecesario de suelo. Para ello, se plantean las siguientes estrategias:

- **Ocupación de vacíos urbanos:** Se identifican áreas no desarrolladas dentro del núcleo urbano que serán priorizadas para futuros desarrollos, fomentando la continuidad de la trama urbana y reduciendo la presión sobre el suelo rústico.
- **Rehabilitación y revitalización del centro histórico:** Se promoverán planes de rehabilitación para edificios y espacios urbanos degradados, incentivando su recuperación para usos residenciales, culturales y turísticos. Estas acciones no solo contribuirán a la mejora del entorno físico, sino también al fortalecimiento de la identidad cultural y patrimonial del municipio.
- **Regeneración de áreas obsoletas:** Se impulsará la reconversión de zonas urbanas en desuso o con actividades productivas desfasadas, adaptándolas a nuevos usos acordes con las necesidades actuales del municipio.

El modelo territorial propuesto prioriza la consolidación de la trama urbana existente como estrategia clave para garantizar un desarrollo equilibrado, sostenible y alineado con las directrices de la LISTA. Este enfoque se centra en fortalecer la cohesión del núcleo urbano mediante la ocupación de vacíos, la revitalización del casco histórico y la mejora de las principales arterias urbanas, todo ello promoviendo un uso eficiente y respetuoso del suelo.

• Consolidación de la trama urbana existente

La consolidación de la trama urbana actual es una prioridad para reducir la dispersión urbanística y garantizar un uso racional del suelo. Para ello, se proponen las siguientes medidas:

- **Ocupación de vacíos urbanos:** Identificación y activación de solares vacantes dentro del núcleo urbano, favoreciendo su desarrollo con usos residenciales, comerciales o dotacionales que respondan a las necesidades del municipio. Esto permitirá reforzar la continuidad del tejido urbano y evitar el consumo innecesario de suelo en el exterior.
- **Aprovechamiento de áreas infrautilizadas:** Rehabilitación y reconfiguración de zonas degradadas o en desuso dentro de la trama consolidada, adaptándolas a nuevos usos más dinámicos y alineados con las demandas actuales de la población.

Revitalización del casco histórico

El casco histórico de El Ronquillo constituye un ámbito esencial para preservar la identidad y la memoria colectiva del municipio. Su revitalización pasa por abordar los desafíos actuales mediante:

- **Flexibilización normativa:** Implantación de una ordenanza de edificación específica para el casco histórico que fomente la rehabilitación de edificios y la reutilización de inmuebles en desuso. Esta normativa incluirá incentivos para la renovación de fachadas, la recuperación de elementos arquitectónicos tradicionales y la **adaptación de viviendas a las necesidades contemporáneas**.
- **Proyectos** de rehabilitación integral: Diseño e implementación de programas específicos para la rehabilitación de manzanas enteras o conjuntos arquitectónicos, priorizando aquellas áreas más deterioradas. Estas actuaciones incluirán la mejora de infraestructuras básicas y la adecuación de los espacios públicos.
- **Puesta en valor del paisaje urbano:** Actuaciones de embellecimiento que destaquen el valor patrimonial del casco histórico, incluyendo la mejora de la iluminación, el mobiliario urbano y el diseño de plazas y calles para su uso prioritario como espacios de encuentro y ocio.

Humanización de la N-630 - Avenida de Andalucía

La Avenida de Andalucía, actualmente concebida como un eje viario de carácter funcional y con un importante impacto dado el tránsito motorizado, se transformará en un espacio urbano más amable y seguro:

- **Rediseño del vial:** La sección viaria será reconfigurada para priorizar al peatón, incorporando aceras más amplias, pasos peatonales seguros, elementos de vegetación y espacios de descanso. Se reducirá el ancho destinado al tráfico motorizado, con zonas específicas para aparcamiento y transporte esencial.
- **Creación de un paseo urbano:** Se proyectará un paseo lineal que conecte las áreas principales del núcleo urbano, convirtiendo la avenida en un lugar de tránsito no solo motorizado, sino también social y comercial.
- **Reducción de la velocidad y pacificación del tráfico:** Implantación de medidas de calmado de tráfico para garantizar la seguridad vial y mejorar la convivencia entre peatones, ciclistas y vehículos.

Inserción y fortalecimiento de actividades económicas

La compactación del núcleo urbano también se vincula con el impulso de las actividades económicas, en especial del sector servicios, que constituye la base de la economía local:

- **Reforzar la actividad existente:** Se establecerán incentivos para potenciar y modernizar los negocios actuales, especialmente en los ámbitos de la restauración, el comercio minorista y los servicios turísticos, aprovechando la afluencia de visitantes que recibe el municipio.
- **Fomentar la implantación de nuevos negocios:** A través de la habilitación de espacios comerciales en las áreas revitalizadas, la recuperación de locales vacíos en el casco histórico y la promoción de El Ronquillo como un destino atractivo para emprendedores del sector servicios.
- **Creación de centralidades urbanas:** Las actuaciones en el casco histórico y en la Avenida de Andalucía contribuirán a configurar nuevos polos de atracción económica, conectando la actividad comercial con los espacios de esparcimiento y las áreas residenciales.



La implementación de estas medidas de consolidación del núcleo urbano generará múltiples beneficios. Uno de los beneficios más significativos derivados de la consolidación del núcleo urbano es la **recuperación de la población en el casco histórico**, un ámbito que, en muchos municipios como El Ronquillo, ha experimentado un progresivo abandono en favor de áreas periféricas. Este fenómeno no solo afecta la densidad poblacional, sino que también debilita la vida social, cultural y económica del centro histórico. La implementación de estas medidas permitirá revertir esta tendencia y generar un núcleo urbano más dinámico y atractivo para residir.

- **Sostenibilidad ambiental:** Reducirá el consumo de suelo rústico, fomentará un modelo compacto y sostenible, y disminuirá la presión sobre el entorno rural.
- **Revalorización del patrimonio urbano:** Conservará y pondrá en valor el casco histórico, fortaleciendo la identidad cultural del municipio.
- **Dinamización económica:** Impulsará la actividad económica local mediante la atracción de visitantes, el apoyo al comercio existente y la generación de nuevas oportunidades.
- **Calidad de vida:** Mejorará el entorno urbano, creando espacios más seguros, accesibles y agradables para los residentes y visitantes.

MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ACCESIBILIDAD

El modelo de movilidad sostenible propuesto para el municipio de El Ronquillo busca transformar el núcleo urbano en un espacio prioritario para el peatón, reduciendo significativamente la presencia del tráfico motorizado en el interior del casco urbano. Esta propuesta responde a la necesidad de garantizar una mayor calidad de vida, mejorar la seguridad vial y promover un uso eficiente y racional del espacio público.

La estrategia se fundamenta en la creación de un ámbito urbano que favorezca la movilidad peatonal. Para ello, se propone:

- **Reconfiguración del viario urbano:** Se reducirá la circulación motorizada en las calles principales del núcleo, reservando estas para el tránsito peatonal y su uso como espacio público. Esto incluye la ampliación de aceras, la eliminación de barreras arquitectónicas y la adecuación de pavimentos que garanticen la accesibilidad universal.
- **Zonas de tráfico restringido:** Se establecerán áreas con acceso limitado únicamente a vehículos de residentes, emergencias y transporte esencial, transformando el núcleo en un espacio más seguro, amable y atractivo para pasear y convivir.
- **Rehabilitación de espacios públicos:** La pacificación del tráfico permitirá destinar calles y plazas a zonas de ocio y esparcimiento, reforzando la identidad y el atractivo turístico del municipio.

El diseño del modelo territorial prevé la construcción de infraestructuras que permitan desviar el tránsito motorizado de paso hacia el exterior del núcleo urbano, reduciendo la congestión y los problemas asociados al ruido y la contaminación en el casco urbano, principalmente en el ámbito histórico. Estas actuaciones incluyen:

- **Creación de un nuevo viario perimetral:** Se propone una red de circunvalación que conecte los principales accesos al municipio, redistribuyendo el tráfico motorizado y minimizando la carga sobre las vías internas.
- **Interconexión con las principales infraestructuras de transporte regional:** El nuevo viario se diseñará para enlazar con las vías de comunicación supramunicipales, optimizando los tiempos de desplazamiento y favoreciendo la conectividad del municipio con su entorno.
- En este planteamiento se prioriza el **completar el nudo de conexión de la A66** con el objetivo de conexión completa con el entorno y el desplazamiento del tráfico generado con la conexión de los Lagos del Serrano y toda la zona este del núcleo
- **Optimización de costes y financiación supramunicipal:** Se priorizarán soluciones técnicas que minimicen los costes de construcción, como el aprovechamiento de trazados existentes o la ejecución de obras de menor impacto. Además, se buscará la financiación de estas actuaciones a través de fondos y programas regionales, estatales y europeos, especialmente aquellos orientados a la sostenibilidad y la mejora de la movilidad.

El nuevo sistema de movilidad sostenible permitirá al municipio:

- **Fomentar un modelo de pueblo más inclusivo y seguro:** La reducción del tráfico mejorará la accesibilidad y la seguridad en el núcleo urbano, beneficiando especialmente a colectivos vulnerables como niños, personas mayores y personas con movilidad reducida.
- **Revitalizar el tejido urbano y reforzar el sector principal - servicio:** La reconfiguración del espacio público como ámbito prioritario peatonal (sin desplazar cien por cien el vehículo motorizado) incentivará la actividad comercial y social, reforzando el carácter acogedor del municipio.



- **Reducir impactos ambientales:** El desvío del tráfico motorizado contribuirá a la disminución de las emisiones de gases contaminantes y del ruido, alineándose con los objetivos de lucha contra el cambio climático establecidos en los instrumentos de planificación supramunicipales.

Esta modelo de movilidad sostenible redefine el núcleo urbano como un espacio más humano, accesible y saludable, consolidando a El Ronquillo como un modelo de referencia para los municipios rurales de su entorno.

DIVERSIFICACIÓN ECONÓMICA Y RESILIENCIA

El modelo territorial propuesto para El Ronquillo incluye la diversificación económica como una prioridad estratégica para garantizar un desarrollo equilibrado y sostenible. Este enfoque busca aprovechar las oportunidades derivadas de su ubicación estratégica, impulsar actividades económicas de alto valor añadido, y reforzar la resiliencia del municipio frente a cambios estructurales y retos globales.

Mejora de la conectividad y posicionamiento estratégico

Un elemento clave para la diversificación económica de El Ronquillo es la **finalización del nudo de conexión con la A-66**, conocida como la Ruta de la Plata. Esta infraestructura se plantea como prioritaria para:

- **Optimizar la accesibilidad regional y nacional:** La mejora de la conectividad con esta vía de alta capacidad posicionará al municipio como un nodo logístico y estratégico dentro del territorio, reduciendo los tiempos de desplazamiento y facilitando el acceso a mercados más amplios.
- **Facilitar la atracción de nuevas inversiones:** La conexión directa con la A-66 incrementará el atractivo del municipio para empresas del sector terciario, servicios turísticos y actividades industriales que requieran una logística eficiente.
- **Reducción del tráfico en el núcleo urbano:** La ejecución de este nudo permitirá desviar el tránsito pesado y de paso hacia la circunvalación exterior, reduciendo la congestión en el núcleo urbano y mejorando su habitabilidad.

Potenciación de actividades terciarias

El modelo territorial propone zonas específicas para la implantación de actividades terciarias y de servicios, que se benefician de la mejora en la conectividad y generen nuevas oportunidades económicas:

Fomento de la actividad turística: La proximidad a rutas naturales y la conexión con la A-66 convierten a El Ronquillo en un enclave idóneo para desarrollar actividades relacionadas con el turismo. Se priorizará:

- **Desarrollo de infraestructura hotelera:** Se incentivará la creación de alojamientos turísticos, como hoteles rurales, casas de huéspedes y apartamentos turísticos, que complementen la oferta de restauración y servicios existente.
- Se diseñarán **áreas específicas para concentrar actividades económicas** con buena accesibilidad y servicios de alta calidad para fomentar la competitividad.
- **Impulso al ecoturismo:** Se pondrá en valor el entorno natural mediante actividades como senderismo, cicloturismo y turismo activo, promoviendo un modelo respetuoso con el medioambiente y la cultura local.

Servicios vinculados al turismo: Se fomentará la apertura de negocios relacionados con la restauración, el comercio artesanal y los servicios culturales para aprovechar el flujo de visitantes.

Promoción de la actividad industrial vinculada al suelo rústico

El Ronquillo cuenta con suelo rústico que puede ser estratégicamente aprovechado para impulsar actividades industriales sostenibles:

- **Industria agroalimentaria:** La actividad industrial vinculada al aprovechamiento sostenible de los recursos locales, como productos agrícolas, ganaderos o forestales, será una prioridad. Este enfoque permitirá agregar valor a las materias primas locales y generar empleo en el municipio.
- **Pequeñas industrias sostenibles:** El municipio será un espacio atractivo para la instalación de pequeñas empresas industriales que busquen entornos bien conectados, con costes más competitivos y un marco de sostenibilidad.

La implementación de estas estrategias generará múltiples beneficios para El Ronquillo:

- **Creación de empleo:** La consolidación de nuevos sectores económicos y la atracción de inversiones incrementarán las oportunidades laborales para los residentes, favoreciendo la retención de población joven.
- **Fortalecimiento de la identidad local:** La promoción de actividades vinculadas al turismo y la agroindustria permitirá destacar los valores culturales y naturales del municipio.
- **Reequilibrio territorial:** La mejora de la conectividad y el posicionamiento estratégico fomentarán un desarrollo más inclusivo y cohesionado, alineado con las prioridades regionales.
-



COHERENCIA CON LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN SUPRAMUNICIPALES

El modelo territorial propuesto para El Ronquillo ha sido diseñado en estricta consonancia con los principios y objetivos establecidos en los instrumentos de planificación territorial de ámbito supramunicipal, garantizando su integración dentro del marco normativo y estratégico vigente en Andalucía. Este enfoque permite articular un desarrollo local que es, a la vez, armónico, sostenible y coherente con las prioridades regionales y nacionales.

Principios de la LISTA y su reglamento

El modelo territorial se fundamenta en los principios recogidos en la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía (LISTA), y su reglamento. Estas normas proporcionan las directrices básicas para la gestión del suelo y el desarrollo sostenible en Andalucía, estableciendo la necesidad de:

- **Favorecer la integración de los núcleos urbanos con su entorno territorial:** El modelo territorial prioriza la compactación del núcleo urbano existente, evitando la dispersión y el consumo innecesario de suelo rústico, en línea con los principios de sostenibilidad.
- **Fomentar el equilibrio territorial:** La planificación propuesta busca garantizar un reparto equitativo de las oportunidades de desarrollo económico y social, conectando el municipio con infraestructuras supramunicipales y fomentando su integración en los sistemas de transporte y movilidad regionales.
- **Incorporar estrategias de resiliencia ambiental:** La propuesta contempla medidas específicas para mitigar los impactos del cambio climático, proteger los recursos naturales y paisajísticos, y promover el uso de energías renovables, como estipula la LISTA.

Alineación con los Planes urbanística y ambiental de territorio

El modelo territorial propuesto se integra de manera efectiva en las estrategias definidas por la planificación urbanística y ambiental de territorio, asegurando una planificación coherente y coordinada con los municipios vecinos y el entorno regional.

La propuesta considera de forma activa la compatibilización de su modelo territorial con la planificación urbanística de los municipios vecinos, especialmente en términos de movilidad, infraestructuras y conectividad ambiental.

El modelo actúa como un catalizador para la cohesión territorial, integrando estrategias económicas, sociales y ambientales que benefician tanto al municipio como a su entorno. Este enfoque busca:

- **Fomentar un desarrollo equilibrado:** Garantizar que las oportunidades de crecimiento económico no se concentren exclusivamente en los grandes núcleos urbanos, sino que se distribuyan de manera más equitativa en el territorio.
- **Articular una red territorial sólida:** Promover la colaboración y el intercambio de servicios con los municipios vecinos para fortalecer el desarrollo territorial
- **Asegurar la sostenibilidad a largo plazo:** Adoptar un modelo de crecimiento que respete los valores culturales, ambientales y sociales del municipio y de la región en su conjunto.



4. OBJETIVOS GENERALES, ESTRATÉGICOS Y AMBIENTALES DEL NUEVO PLAN

Establecimiento de criterios generales

Resulta deseable que los instrumentos desarrollen esta planificación integral en base a los objetivos y líneas estratégicas de las agendas urbanas. Ello no solo garantiza el alineamiento de sus actuaciones con la consecución de un pueblo más sostenible, sino que asegura la coordinación de los diferentes instrumentos de planificación que se redacten. Las Agendas aúnan varios aspectos esenciales: son documentos holísticos que conciben la sostenibilidad como un concepto de múltiples manifestaciones, son documentos consensuados, tienen un carácter estratégico, que ofrece un método de trabajo riguroso y científico, y proponen herramientas para incorporar procesos de tipo transversal (como la transparencia, la evaluación y seguimiento de los planes...).

En el marco del presente Documento de Avance se parte de las Agendas Urbanas existentes para elaborar un marco estratégico propio, estrechamente vinculado con estas en cuanto a sus objetivos y líneas estratégicas. Este marco estratégico será el que guíe la posterior elaboración alternativas de ordenación.

4.1. CRITERIOS GENERALES, SEGÚN EL MARCO ESTRATÉGICO DE LAS AGENDAS URBANAS

OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE (ODS) DE LAS NACIONES UNIDAS

Como ya se desarrolló en el marco jurídico general de la ordenación del territorio y urbanismo: en 2015, la ONU aprobó la Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible, que incluye 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). Cada uno de ellos incluye metas específicas a alcanzar en 15 años.

La ONU define el desarrollo sostenible como el desarrollo capaz de satisfacer las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer sus propias necesidades.

Para alcanzar el desarrollo sostenible, es fundamental armonizar tres elementos básicos interrelacionados: **el crecimiento económico, la inclusión social y la protección del medio ambiente.**

Si bien los ODS no son jurídicamente vinculante, los países signatarios de la Agenda 2030 se comprometen a adoptarlos como propios y a integrarlos en sus marcos nacionales para su efectiva consecución. Así, los ODS actúan como una brújula a la hora de armonizar los planes nacionales con los compromisos mundiales de los países. Las agendas urbanas incorporan, por tanto, los ODS como objetivos propios, adaptados a la casuística particular de los entornos urbanos y a la idiosincrasia propia del lugar que se trate.



AGENDA URBANA ESPAÑOLA 2019

La Agenda Urbana Española, tomada en consideración por el Consejo de Ministros el 22 de febrero 2019, es la hoja de ruta que marca la estrategia y las acciones a llevar a cabo hasta 2030, para hacer de los pueblos y ciudades de España ámbitos de conveniencia amables, acogedores, saludables y concienciados.

Se concibe como un documento estratégico, sin carácter normativo, que trata de abanderar una nueva visión del Urbanismo. Será imperfecta y requerirá versiones mejoradas a medida que los diferentes actores vayan incorporando procesos y mecanismos de implementación efectiva. La Agenda Urbana española contiene:

- Un diagnóstico de la realidad urbana y rural.
- Un marco estratégico estructurado en un Decálogo de Objetivos con 30 objetivos específicos y sus posibles líneas de actuación.
- Un sistema de indicadores que permitirá realizar la evaluación y seguimiento del cumplimiento de los objetivos.
- Unas fichas que ilustran cómo podrán elaborarse los planes de acción para la implementación de la AUE y
- Un Plan de Acción para la Administración General del Estado con propuestas concretas desde el ámbito de las competencias estatales.

Y se estructura en torno a diez temas, que se corresponden con diez objetivos estratégicos:

- 01

ORDENAR EL TERRITORIO Y HACER UN USO RACIONAL DEL SUELO, CONSERVARLO Y PROTEGERLO
- 02

EVITAR LA DISPERSIÓN URBANA Y REVITALIZAR LA CIUDAD EXISTENTE
- 03

PREVENIR Y REDUCIR LOS IMPACTOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO Y MEJORAR LA RESILIENCIA
- 04

HACER UNA GESTIÓN SOSTENIBLE DE LOS RECURSOS Y FAVORECER LA ECONOMÍA CIRCULAR
- 05

FAVORECER LA PROXIMIDAD Y LA MOVILIDAD SOSTENIBLE
- 06

FOMENTAR LA COHESIÓN SOCIAL Y BUSCAR LA EQUIDAD
- 07

IMPULSAR Y FAVORECER LA ECONOMÍA URBANA
- 08

GARANTIZAR EL ACCESO A LA VIVIENDA
- 09

LIDERAR Y FOMENTAR LA INNOVACIÓN DIGITAL
- 10

MEJORAR LOS INSTRUMENTOS DE INTERVENCIÓN Y LA GOBERNANZA

Los objetivos de esta Agenda, por tanto, son amplios y ambiciosos y a ellos responde su marco estratégico, que se compone de un Decálogo de objetivos a conseguir y de una lista de posibles líneas de actuación a desplegar por cada uno de los actores que desee comprometerse con la Agenda.

OBJETIVO ESTRATÉGICO OBJETIVO ESPECÍFICO

1	TERRITORIO, PAISAJE Y BIODIVERSIDAD		
OE.1	ORDENAR EL TERRITORIO Y HACER UN USO RACIONAL DEL SUELO, CONSERVARLO Y PROTEGERLO	1.1 1.2 1.3	Ordenar el suelo de manera compatible con su entorno territorial Conservar y mejorar el patrimonio natural y cultural y proteger el paisaje Mejorar las infraestructuras verdes y azules y vincularlas con el contexto natural
2	MODELO DE CIUDAD		
OE.2	EVITAR LA DISPERSIÓN URBANA Y REVITALIZAR LA CIUDAD EXISTENTE	2.1 2.2 2.3 2.4 2.5 2.6	Definir un modelo urbano que fomente la compacidad, el equilibrio urbano y la dotación de servicios básicos Garantizar la complejidad funcional y diversidad de usos Garantizar la calidad y la accesibilidad de los espacios públicos Mejorar el medio ambiente urbano y reducir la contaminación Impulsar la regeneración urbana Mejorar la calidad y la sostenibilidad de los edificios
3	CAMBIO CLIMÁTICO		
OE.3.	PREVENIR Y REDUCIR LOS IMPACTOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO Y MEJORAR LA RESILIENCIA	3.1 3.2 3.3	Adaptar el modelo territorial y urbano a los efectos del cambio climático y avanzar en su prevención Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero Mejorar la resiliencia frente al cambio climático
4	GESTIÓN SOSTENIBLE DE LOS RECURSOS Y ECONOMÍA CIRCULAR		
	HACER UNA GESTIÓN SOSTENIBLE DE LOS RECURSOS Y FAVORECER LA ECONOMÍA CIRCULAR	4.1 4.2 4.3 4.4	Ser más eficientes energéticamente y ahorrar energía Optimizar y reducir el consumo de agua Fomentar el ciclo de los materiales Reducir los residuos y favorecer su reciclaje
5	MOVILIDAD Y TRANSPORTE		
	FAVORECER LA PROXIMIDAD Y LA MOVILIDAD SOSTENIBLE	5.1 5.2	Favorecer la ciudad de proximidad Potenciar modos de transporte sostenible
6	COHESION SOCIAL E IGUALDAD DE OPORTUNIDADES		
		6.1	Reducir el riesgo de pobreza y exclusión social en entornos urbanos desfavorecidos

FOMENTAR LA COHESIÓN SOCIAL Y BUSCAR LA EQUIDAD		6.2	Buscar la igualdad de oportunidades desde una perspectiva de género, edad y discapacidad
7	ECONOMÍA URBANA		
IMPULSAR Y FAVORECER LA ECONOMÍA URBANA		7.1	Buscar la productividad, la generación de empleo y la dinamización y diversificación de la actividad económica
		7.2	Fomentar el turismo sostenible y de calidad y los sectores claves para la economía local
8	VIVIENDA		
GARANTIZAR EL ACCESO A LA VIVIENDA		8.1	Fomentar la existencia de un parque de viviendas adecuado a precio asequible
		8.2	Garantizar el acceso a la vivienda, especialmente de los colectivos más vulnerables
9	ERA DIGITAL		
LIDERAR Y FOMENTAR LA INNOVACIÓN DIGITAL		9.1	Favorecer la sociedad del conocimiento y avanzar hacia el desarrollo de las ciudades inteligentes (Smart Cities)
		9.2	Fomentar la Administración electrónica y reducir la brecha digital
10	INSTRUMENTOS		
MEJORAR INSTRUMENTOS DE INTERVENCIÓN Y GOBERNANZA	LOS DE LA	10.1	Lograr un marco normativo y de planeamiento actualizado, flexible y simplificado que mejore, también, la gestión
		10.2	Asegurar la participación ciudadana, la transparencia y favorecer la gobernar multinivel
		10.3	Impulsar la capacitación local y mejorar la financiación
		10.4	Diseñar y poner en marcha campañas de formación y sensibilización en materia urbana, así como de intercambio y difusión de la información

AGENDA URBANA DE ANDALUCÍA 2030

La Agenda Urbana de Andalucía se plantea como un instrumento estratégico para el **desarrollo social, económico, territorial y ambiental** para nuestra región, ya que, sobre la base del Modelo de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado, permite conformar un marco para las políticas sectoriales impulsadas por la Junta de Andalucía, facilitando el enfoque territorializado, a escala de ciudad, para las políticas regionales y una herramienta útil de aplicación para las políticas públicas emprendidas por los gobiernos locales de Andalucía.

La Agenda se plantea a partir de tres elementos fundamentales, que determinan su configuración como estrategia de desarrollo:

1. Toma como referencia temática fundamental las dimensiones claves establecidas en los procesos de reflexión sobre desarrollo de ciudades que se encuentran en la Nueva Agenda Urbana de la ONU, en la Agenda Urbana Europea y en los trabajos realizados hasta el momento para la elaboración de la Agenda Urbana de España, de manera que la reflexión y las pautas de estructuración se alineen con los diferentes niveles de gobierno.
2. Para su elaboración se han utilizado métodos y técnicas participativas, que permiten incorporar las aportaciones de los actores públicos y privados relevantes de la realidad social y económica andaluza.
3. Es un instrumento territorializado, de manera que el Sistema de Urbano de Referencia expuesto a continuación está presente en su formulación, para que las respuestas a los retos de desarrollo urbano estén adaptados a las características de las diferentes tipologías de ciudades con que cuenta nuestra región.

La Agenda Urbana de Andalucía 2030 es el marco estratégico para el desarrollo de las políticas sectoriales impulsadas por la Junta de Andalucía. Tiene un carácter territorializado, vinculado al Sistema de Ciudades del POTA a través de un Sistema Urbano de Referencia. Este sistema organiza el conjunto del territorio en 5 categorías: áreas metropolitanas, sistema de ciudades interiores, sistema de ciudades medias litorales, sistema de asentamientos rurales con centro urbano y sistemas de asentamientos rurales sin centro urbano.

La Agenda se estructura en torno a cuatro elementos: **hechos, retos, líneas estratégicas y ejes de actuación**. Todo ello se estructura, a su vez, en torno a **cinco dimensiones principales**.



Muchas de estas actuaciones y retos son directamente integrables en el propio Plan Básico de Ordenación Municipal. Otros, en cambio, tienen carácter transversal a este y su implementación puede igualmente verse facilitada desde el planeamiento. Por tanto, el Plan Básico de Ordenación Municipal debe ser un **instrumento catalizador** de los retos y estrategias planteadas en las Agendas Urbanas, las cuales adquieren su necesaria concreción espacial, precisamente, a través del planeamiento urbanístico.

4.2. CRITERIOS GENERALES DE LA LISTA

El planteamiento del nuevo modelo urbano-territorial de El Ronquillo, además de responder a las circunstancias concretas del municipio y solventar las problemáticas detectadas, debe ir encaminado a dar respuesta a los principios generales de la ordenación establecidos en el artículo 4 de la LISTA, el cual establece que tienen carácter informador para la actividad territorial y urbanística y para los instrumentos de ordenación previstos en esta Ley, sin perjuicio de su aplicación directa en defecto de estos últimos.

• **Viabilidad social**

Las actuaciones que se propongan deberán orientarse al interés general y estar dimensionadas en función de la demanda racionalmente previsible, cumpliendo con la función social del suelo, estableciendo los equipamientos y las dotaciones que sean necesarios.

• **Viabilidad ambiental y paisajística**

La ordenación propuesta deberá justificar el respeto y protección al medio ambiente, la biodiversidad y velar por la preservación y puesta en valor del patrimonio natural, cultural, histórico y paisajístico de El Ronquillo, adoptando las medidas exigibles para preservar y potenciar la calidad de los paisajes y su percepción visual. Asimismo, deberá garantizar el cumplimiento de las medidas necesarias para la adaptación, mitigación y reversión de los efectos del cambio climático.

• **Ocupación sostenible del suelo**

Se deberán proponer crecimientos coherentes, evitando un consumo innecesario de suelo, mediante la transformación de nuevos suelos en casos justificados, manteniendo la colindancia con el núcleo urbano existente y siempre que se justifique que no existe una alternativa más adecuada para ubicar ese crecimiento en el pueblo consolidado. En este sentido, un punto de partida sería analizar pormenorizadamente todos los crecimientos definidos en el vigente PGOU y no ejecutados en la actualidad, para verificar cuáles son estrictamente necesarios para el desarrollo de El Ronquillo, y qué iniciativas tienen capacidad para impulsar adecuadamente las actuaciones.

• **Utilización racional de los recursos naturales y de eficiencia energética**

Las actuaciones propuestas serán compatibles con una gestión sostenible e integral de los recursos naturales, y se basarán en criterios de eficiencia energética, priorizando las energías renovables y la valorización de los residuos.

• **Resiliencia**

El modelo propuesto deberá tener capacidad para resistir una amenaza y para absorber, adaptarse y recuperarse de sus efectos de manera oportuna y eficiente, incluyendo la preservación y restauración de sus estructuras y funciones básicas.

• **Viabilidad económica**

Las actuaciones de transformación urbanística que se planteen, tanto en suelo urbano como rústico, a ejecutar por la iniciativa privada, deberán justificar que disponen de los recursos económicos suficientes y necesarios para asumir las cargas y costes derivados de su ejecución y mantenimiento.

• **Gobernanza en la toma de decisiones**

Toma de decisiones en la planificación territorial y urbanística se fomentará la cooperación entre las Administraciones Públicas implicadas y los diferentes actores de la sociedad civil y del sector

privado. El nuevo planeamiento general deberá servir como marco para coordinar las políticas sectoriales sobre su ámbito de conformidad con lo dispuesto en la ordenación territorial.

Por tanto, a modo resumen, estos principios quedan sintetizados en:

El urbanismo y la ordenación territorial son funciones públicas.

La nueva ocupación del territorio debe ser sostenible: desarrollo ordenado, buscando la regeneración ambiental, la cohesión social y el equilibrio territorial.

La protección del medio ambiente y del patrimonio natural y cultural es parte sustantiva.

En base a los principios establecidos en la normativa autonómica, los criterios generales con carácter genérico para la redacción de un nuevo instrumento de ordenación general sobre el municipio de El Ronquillo son los siguientes:

- 1. Adaptar la normativa urbanística municipal a la legislación actual.** Desde la entrada en vigor, en 2009, del vigente Plan General de Ordenación Urbanística y sus posteriores modificaciones, han sido aprobadas distintas disposiciones legales y reglamentarias que afectan al régimen del suelo y planeamiento urbanístico, principalmente en el contexto regional, con la nueva Ley 7/2021 de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía (LISTA) y su reglamento.
- 2. Incidir en la mejora de la calidad de vida.** A través de las posibilidades que ofrece el planeamiento urbanístico como marco regulador de intensa incidencia en la transformación física y funcional del pueblo.
- 3. Trabajar con el presente pensando en el futuro.** Planificar para los años venideros con políticas progresivas a implementar en el tiempo, que no sean contradictorias con poner en valor los territorios.
- 4. Aprovechar la experiencia en el proceso de implementación de otros planes.** El plan propone y, más allá de los acontecimientos del futuro, hay que implementarlo basado en la experiencia, buscando la utilidad y servicio a las personas, generando un documento claro y accesible.
- 5. Adecuarlo al dinamismo del núcleo poblacional de El Ronquillo y de la totalidad del municipio,** con la flexibilidad necesaria para **dar respuestas ágiles de manera no traumática.**
- 6. Modelo Territorial.** El que se deriva de las leyes, los planes supramunicipales y las políticas sectoriales, contando con la normativa urbanística vigente a revisar, y pasando por el modelo de desarrollo municipal.
- 7. Incorporación de las energías alternativas.** Con objeto de ayudar en la crisis energética, y coadyuvar en la incorporación de instalaciones para energías verdes.
- 8. Instrumentos que faciliten la gestión.** Que faciliten el acceso a la información disponible a técnicos municipales y demás usuarios.
- 9. Cartografía actualizada.** Que permita su integración en un Sistema de Información Geográfica interoperable con otras Infraestructuras de Datos Espaciales.



4.3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS Y AMBIENTALES DEL PLAN

Tras completar la fase de análisis y diagnóstico, en la que se han evaluado los aspectos estructurales más relevantes del término municipal, el Avance del PBOM define los siguientes objetivos estratégicos fundamentales:

- **CRECIMIENTO RESIDENCIAL Y CONSOLIDACIÓN DEL NÚCLEO EXISTENTE**
- **NECESIDAD DE SUELOS TERCIARIOS E INDUSTRIALES. ACTIVIDADES ECONÓMICAS**
- **MEJORA DE LA MOVILIDAD. NUEVO ESQUEMA DE ESTRUCTURA VIARIA**

Aunque estos objetivos puedan parecer breves en su formulación, en realidad encierran una gran profundidad conceptual, y constituyen el eje central para abordar las problemáticas y satisfacer las necesidades identificadas en el territorio, y dibujar las diferentes propuestas o alternativas de la futura ordenación general del municipio.

CRECIMIENTO RESIDENCIAL Y CONSOLIDACIÓN DEL NÚCLEO EXISTENTE

El modelo territorial actual tiende a oponerse a los tradicionales procesos de ocupación extensiva del suelo, que han promovido la dispersión urbana y la degradación de ámbitos de gran valor ambiental. La realidad actual evidencia que estas prácticas de ocupación, implícitas en el vigente PGOU, son insostenibles en el contexto de una crisis ambiental y energética, así como en un escenario de cambio climático global que requiere un control eficaz. En contraposición a este enfoque, nuestra apuesta se centra en la búsqueda de alternativas que fomenten el reciclaje de suelo para satisfacer las nuevas necesidades urbanísticas y en la consolidación del núcleo urbano existente, combinado con una expansión controlada en sectores rústicos estratégicos, fomentando un modelo compacto y conectado.

Así mismo, se apuesta por la revitalización del casco histórico mediante una rehabilitación sostenible, flexibilización de normativas y promoción de actividades que impulsen su habitabilidad y dinamización social.

La recuperación de inmuebles en ruinas, obsoletos o vacíos, la recuperación de suelos en desuso localizados en el interior de la trama urbana para localizar nuevos desarrollos residenciales, así como dar impulso a desarrollos urbanos que hayan quedado sin finalizar, son objetivos prioritarios de este PBOM. Todo ello complementado con el desarrollo de nuevos sectores residenciales estratégicos, moderando el uso expansivo e innecesario de suelo rústico y midiendo rigurosamente la demanda poblacional de vivienda.

Además, se enfatiza la necesidad de ajustar la regeneración urbana a principios bioclimáticos, identificar incrementos de valor para movilizar rehabilitaciones integrales y aprovechar el patrimonio cultural como catalizador de operaciones regenerativas.

El objetivo es también mejorar la distribución del espacio construido, insertando áreas libres y verdes como elementos de control del microclima urbano, así como nuevos espacios públicos y equipamientos comunitarios que den servicio a la población, generando una trama urbana y, por ende, un pueblo equitativo y equilibrado en servicios.

Con este objetivo estratégico se busca, por tanto, abordar las problemáticas que enfrenta el núcleo urbano de El Ronquillo, tales como la despoblación y deterioro del casco histórico, la necesidad de crecimientos residenciales, la existencia de áreas críticas en el interior de la trama, la existencia de vacíos urbanos, la desconexión de la zona norte del núcleo, así como la demanda de nuevos espacios libres y dotacionales, entre otras.

Por todo ello, el modelo de ordenación planteado apuesta por equilibrar el crecimiento residencial, con la revitalización del núcleo urbano consolidado y la preservación ambiental del municipio de El Ronquillo, todo ello con objeto de consolidar un modelo urbano cohesionado, eficiente y resiliente.

Otra de las cuestiones que se aborda es la diversidad de usos del suelo, un enfoque clave para generar un entorno urbano dinámico y funcional. En el caso de El Ronquillo, esta estrategia busca crear un espacio donde convivan de manera equilibrada distintos usos; residencial, comercial, recreativo, entre otros. Esto no solo optimiza el aprovechamiento del espacio urbano, sino que también fomenta la interacción social, la actividad económica local y la sostenibilidad ambiental.

Este enfoque también busca revitalizar espacios vacíos o subutilizados, transformándolos en áreas multifuncionales que puedan albergar comercio de proximidad, servicios públicos, zonas libres y de ocio. Así, se impulsa un desarrollo urbano que aboga por un pueblo vivo y accesible para todos sus habitantes.

En definitiva, todas estas directrices promueven una planificación urbana integral, buscando sinergias entre diversas intervenciones para lograr un pueblo más sostenible y habitable.

NECESIDAD DE SUELOS TERCIARIOS E INDUSTRIALES. ACTIVIDADES ECONÓMICAS

Otro de los objetivos estratégicos del nuevo Plan será abordar la necesidad de aumentar y potenciar las actividades económicas dentro del municipio, así como la demanda de suelos para uso industrial y uso terciario.

La ubicación privilegiada de El Ronquillo, con el paso de la autovía A-66 por su término municipal, al este del núcleo urbano, se plantea como una oportunidad para la creación y reactivación de estos sectores industrial y terciario en el municipio, consolidando un tejido económico próximo al corredor de la autovía.

La propuesta planteada supondría la configuración de dos importantes núcleos de centralidad económica, con un sector industrial anexo a la autovía y un sector terciario inserto en la zona sur del núcleo urbano, constituyéndose como dos claros atractores de actividades y transacciones comerciales, y una oportunidad única para el municipio de El Ronquillo.

Se configurarían como proyectos estratégicos de alto impacto en el crecimiento económico y en la reconfiguración urbana del área metropolitana, otorgando a El Ronquillo una posición competitiva y ventajosa dentro del contexto territorial y un mayor desarrollo económico, reforzando los espacios de empleo existentes y beneficiando no solo a sus habitantes, sino también a los municipios colindantes.

Otra de las estrategias cruciales para la consecución de este objetivo sería implementar un eje terciario y de servicios en el interior de la trama urbana consolidada, con el desarrollo de diferentes focos catalizadores de actividad, estratégicamente localizados. Esto permitirá una mayor diversificación de la actividad económica y social en el municipio, creando zonas urbanas multifuncionales, que mejoren la oferta de servicios locales y fomenten la creación de empleo local. Esta mixtidad de usos es un elemento clave en la configuración de pueblos más sostenibles y resilientes, ya que reduce la dependencia de desplazamientos largos, optimiza el uso del espacio urbano y contribuye a la vitalidad del pueblo durante todo el día.

MEJORA DE LA MOVILIDAD. NUEVO ESQUEMA DE ESTRUCTURA VIARIA

Otro de los objetivos estratégicos del nuevo Plan será plantear un nuevo esquema de la estructura viaria en el municipio, que mejore la movilidad motorizada y la articulación urbana y territorial, favoreciendo las conexiones supramunicipales y descargando el intenso tráfico que actualmente soporta el núcleo urbano.

En este contexto, es crucial articular estrategias que no solo mejoren la movilidad a nivel local, sino que también fortalezcan la conexión territorial y promuevan la integración con el entorno colindante. Estas iniciativas no solo impulsan un desarrollo sostenible, sino que también rescatan y preservan la identidad cultural y natural de las áreas rústicas, consolidando así un modelo de movilidad que equilibra la funcionalidad con la conservación.

Bajo esta premisa, se planificarán nuevas infraestructuras supramunicipales al este del municipio, así como un viario alternativo hacia los Lagos del Serrano, y se mejorarán los accesos con la autovía A-66.



Esto permitirá reducir la dependencia de la N-630 como eje de tráfico, favoreciendo conexiones más eficientes para el municipio, mejorando sustancialmente la integración con el entorno regional y situando a El Ronquillo en una posición privilegiada para el establecimiento de nuevas áreas de actividad industrial y económica.

4.4. EJES/DIRECTRICES ESTRATÉGICAS AMBIENTALES

El nuevo Plan debe establecer como eje central de su propuesta de ordenación una serie de actuaciones que faciliten un desarrollo urbano en sintonía con las exigencias y desafíos actuales de la planificación urbana y que desarrollen los objetivos estratégicos ambientales marcados. En este contexto, se plantean los denominados ejes/directrices estratégicos, los cuales se conciben como elementos claves entrelazados que no solo servirán de base para el impulso y desarrollo de nuevas operaciones urbanas, sino que también actuarán como catalizadores de una transformación integral del municipio.

Estos ejes/directrices estratégicos deberán promover un crecimiento sostenible y eficaz, adaptado a las necesidades contemporáneas de la comunidad, y orientado a generar nuevas oportunidades tanto en términos económicos como sociales. Al integrar elementos como la movilidad sostenible, la creación de espacios públicos de calidad, la promoción de la diversidad de usos y la preservación del medio ambiente, no solo se responderán a las demandas inmediatas de la población, sino que también contribuirán a sentar las bases para un desarrollo urbano que sea resiliente a largo plazo.

Estos ejes/directrices estratégicos no deben entenderse como compartimentos estancos, es decir, no son elementos independientes o aislados que operan de manera separada dentro del plan de desarrollo urbano. Por el contrario, se conciben como componentes profundamente interrelacionados y sinérgicos, que se apoyan y refuerzan mutuamente para lograr una transformación integral y coherente del municipio.

Además, estos permitirán articular y cohesionar las distintas áreas del municipio, fomentando una mayor conectividad entre ellas y garantizando un desarrollo más equilibrado. Esto incluye la regeneración de zonas infrautilizadas, la revitalización de áreas con potencial de desarrollo, y la integración de nuevas infraestructuras que mejoren la calidad de vida de los habitantes. Este enfoque a proponer en el nuevo PBOM, busca asegurar que el municipio no solo crezca en términos cuantitativos, sino que lo haga de manera cualitativa, creando un entorno urbano más inclusivo, funcional y sustentable.

¿CUÁLES SON LOS EJES ESTRATÉGICOS AMBIENTALES?

Los **ejes/directrices estratégicos** propuestos en el Avance de este nuevo Plan Básico de Ordenación Municipal (PBOM) se presentan como una hoja de ruta esencial para guiar el desarrollo urbano del municipio, alineándose con los desafíos contemporáneos de la planificación urbana. Estos ejes son fundamentales para impulsar nuevas operaciones urbanas y para catalizar una transformación integral que responda a las necesidades presentes y futuras de la comunidad.

EJES/DIRECTRICES ESTRATÉGICOS:

1.Crecimiento Sostenible y Eficaz: Los ejes están diseñados para promover un crecimiento que no solo sea sostenible, sino también eficiente. Se busca un desarrollo que esté en armonía con el medio ambiente, respetando los recursos naturales y asegurando un futuro sostenible para las próximas generaciones.

2.Movilidad Sostenible: Se enfatiza la creación de alternativas que reduzcan la dependencia de vehículos privados, fomentando el uso de la bicicleta y el caminar. Esto no solo mejorará la calidad del aire y reducirá la huella de carbono, sino que también hará el pueblo más amable y accesible para todos sus habitantes.

3.Espacios Públicos de Calidad: La creación y mejora de espacios públicos está orientado a garantizar que todos los ciudadanos tengan acceso a áreas verdes y de recreación. Estos espacios no solo son vitales para la salud y el bienestar de la comunidad, sino que también fomentan la cohesión social.

4.Diversidad de Usos: Se propone la promoción de una diversidad de usos en el tejido urbano, que incluye la mezcla de zonas residenciales, comerciales y de servicios. Esta diversificación busca crear un pueblo más dinámico y adaptable, donde las personas puedan vivir, trabajar y disfrutar de su tiempo libre en un entorno integrado y eficiente.

5.Preservación del Medio Ambiente: La preservación y puesta en valor de los espacios naturales protegidos y de los espacios naturales existentes, y su integración dentro del modelo de desarrollo, son clave para asegurar la prosperidad del municipio.

6.Regeneración y Revitalización: Se plantea la regeneración de áreas deterioradas e infrautilizadas y la revitalización de zonas con potencial de desarrollo. Estas acciones buscan no solo mejorar la calidad de vida en estas áreas, sino también fomentar un desarrollo más equitativo y equilibrado en todo el municipio.

7.Conectividad y Cohesión Urbana: Los ejes estratégicos también se orientan a mejorar la conectividad entre diferentes áreas del núcleo urbano, asegurando una integración efectiva. Esto garantizará un desarrollo más cohesionado.

Al centrarse en estos ejes/directrices estratégicos, el municipio estará mejor preparado para enfrentar los desafíos del futuro, creando un entorno urbano que sea inclusivo, funcional y sustentable a largo plazo. Estos ejes estructurales no solo servirán como base para el desarrollo urbano, sino que también garantizarán que dicho desarrollo se realice de manera equilibrada, respetuosa con el medio ambiente y orientada al bienestar de todos los ciudadanos.

INTERCONEXIÓN E INTERDEPENDENCIA DE LOS EJES

La estrategia base que sustente las distintas propuestas de ordenación que se desarrollen en este Avance del PBOM, debe enfocarse desde un punto de vista holístico y sistémico, donde cada intervención o política diseñada bajo estos ejes debe considerar cómo impacta y cómo se relaciona con los demás. Entendemos que este enfoque donde prima la sinergia entre los ejes estratégicos maximiza los resultados.

Diversidad de Usos y Revitalización Urbana: La diversidad de usos en el tejido urbano impulsa la revitalización de áreas infrautilizadas. Cuando se mezclan zonas residenciales con comerciales, culturales y recreativas, se crea un entorno dinámico que revitaliza barrios y fomenta la actividad económica y social. Esta mezcla de usos también mejora la cohesión social, promoviendo así una mayor interacción.

Crecimiento Sostenible y Preservación del Medio Ambiente: Estos dos ejes están intrínsecamente conectados, ya que un crecimiento urbano sostenible debe basarse en la preservación del medio ambiente. Las políticas que promuevan un desarrollo urbano compacto y eficiente pueden reducir la expansión urbana descontrolada, protegiendo al mismo tiempo los espacios naturales. Esto también implica integrar infraestructuras verdes y soluciones basadas en la naturaleza dentro del entorno urbano para asegurar un desarrollo que sea respetuoso con el medio ambiente y resiliente a largo plazo.

Conectividad y Cohesión Urbana: Mejorar la conectividad dentro del núcleo urbano requiere desarrollar una propuesta conjunta donde inciden los diferentes ejes estratégicos. La movilidad sostenible, la calidad de los espacios públicos, la diversidad de usos y la regeneración de zonas deben estar articulados para garantizar que las distintas áreas del núcleo estén bien conectadas. Esta conectividad no solo es física, sino también social y económica, asegurando que el desarrollo sea equilibrado y que todas las zonas se beneficien de las mejoras urbanas.

Movilidad Sostenible y Espacios Públicos de Calidad: La promoción de la movilidad sostenible no solo se refiere al transporte, sino también a cómo se conectan y diseñan los espacios públicos. Un sistema de movilidad bien planificado debe integrarse con parques, plazas y espacios o zonas verdes, creando corredores ecológicos que mejoren tanto la accesibilidad como la calidad del entorno urbano.



De este modo, la movilidad sostenible y los espacios públicos de calidad se nutren entre sí, mejorando la experiencia urbana en su conjunto.



5. APROXIMACIÓN A LAS PREVISIONES DE RECURSOS FINANCIEROS Y A LA VIABILIDAD ECONÓMICA DE LA PROPUESTA DEL PLAN

5.1. JUSTIFICACIÓN

El artículo 62.1.a.4 de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía establece que los instrumentos de ordenación urbanística deberán incorporar, en función de su alcance y determinaciones, entre otros, una memoria económica, que contendrá un estudio económico financiero y, conforme a lo establecido en la legislación básica estatal, un informe de sostenibilidad económica y una memoria de viabilidad económica.

En este sentido, el artículo 22.1. 4 y ss del Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, determina la necesidad de incluir un informe o memoria de sostenibilidad económica.

1. *La documentación de los instrumentos de ordenación de las actuaciones de transformación urbanística deberá incluir un informe o memoria de sostenibilidad económica, en el que se ponderará, en particular, el impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes, así como la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos.*

Es necesario aclarar que el contenido del apartado 5 es declarado inconstitucional por Sentencia TC (Pleno) 143/2017, de 14 de diciembre («B.O.E.» 17 enero 2018).

El artículo 65 de la LISTA sobre el Plan Básico de Ordenación Municipal señala que el PBOM tiene por objeto establecer, en el marco de la ordenación territorial, el modelo general de ordenación del municipio, que comprende, entre otros, la clasificación del suelo con la delimitación del suelo urbano y del suelo rústico y la delimitación del sistema general de espacios libres, así como las determinaciones básicas de la ordenación urbanística detallada del suelo urbano, como son la división del ámbito en diferentes zonas en función de sus usos globales y pormenorizados, los sistemas generales y locales, conforme a los estándares que se establezcan reglamentariamente, las directrices para la intervención en la ciudad existente, y la delimitación de las actuaciones urbanísticas o de transformación urbanística que se estimen convenientes o necesarias. Todo ello podrá ser modulado reglamentariamente en función de las características propias del municipio.

El resultado de estas determinaciones permite concluir, de acuerdo con el artículo 62 de la LISTA, que el PBOM deberá incorporar una Memoria Económica con los siguientes apartados:

- A. Estudio Económico Financiero
- B. Informe de sostenibilidad económica
- C. Memoria de Viabilidad Económica.

Sin embargo, esta trilogía documental resulta de aplicación complicada, ya que es difícil discernir las diferencias objetivas de cada documento.

Por el contrario, resulta esclarecedora la detallada descripción del artículo 85 del Reglamento que desarrolla la LISTA sobre el contenido documental de los Instrumentos de ordenación urbanística, más alineada con la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, descartando el estudio económico financiero

3. Al objeto de justificar su sostenibilidad y viabilidad económica, conforme a lo establecido respectivamente en los artículos 22.4 y 22.5 del texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, y en el artículo 4.2.f) de la Ley, los instrumentos de ordenación urbanística detallada de las actuaciones de transformación urbanística incluirán:

a) Una **memoria de sostenibilidad económica** con el siguiente contenido:

1º. *El impacto de las actuaciones urbanizadoras en las haciendas públicas afectadas mediante un análisis comparado entre los costes ocasionados por la implantación y el mantenimiento de los suelos dotacionales públicos, las infraestructuras y servicios técnicos necesarios o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes con relación a los ingresos públicos derivados de la ejecución urbanizadora y edificatoria que las actuaciones proporcionan.*

2º. *La suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos.*

b) Una **memoria de viabilidad económica** con el siguiente contenido:

1º. *Un estudio comparado de los parámetros urbanísticos existentes y, en su caso, de los propuestos, con identificación de las determinaciones urbanísticas básicas referidas a edificabilidad, usos y tipologías edificatorias y redes públicas que habría que modificar.*

La memoria analizará, en concreto, las modificaciones sobre incremento de edificabilidad o densidad, o introducción de nuevos usos, así como la posible utilización del suelo, vuelo y subsuelo de forma diferenciada, para lograr un mayor acercamiento al equilibrio económico, a la rentabilidad de la operación y a la no superación de los límites del deber legal de conservación.

2º. *Las **determinaciones económicas básicas** relativas a los valores de repercusión de cada uso urbanístico propuesto, la estimación del importe de la inversión, incluyendo, tanto las ayudas públicas, directas e indirectas, como las indemnizaciones correspondientes, así como la identificación del sujeto o sujetos responsables del deber de costear las redes públicas.*

3º. *El **análisis de la inversión** que pueda atraer la actuación y la justificación de que la misma es capaz de generar ingresos suficientes para financiar la mayor parte del coste de la transformación física propuesta, garantizando el menor impacto posible en el patrimonio personal de los particulares, medido, en cualquier caso, dentro de los límites del deber legal de conservación.*

El análisis referido en el párrafo anterior hará constar, en su caso, la posible participación de empresas de rehabilitación o prestadoras de servicios energéticos, de abastecimiento de agua, o de telecomunicaciones, cuando asuman el compromiso de integrarse en la gestión, mediante la financiación de parte de esta, o de la red de infraestructuras que les competa, así como la financiación de la operación por medio de ahorros amortizables en el tiempo.

4º. *El **horizonte temporal** que, en su caso, sea preciso para garantizar la amortización de las inversiones y la financiación de la operación.*

5º. *La **evaluación de la capacidad pública** necesaria para asegurar la financiación y el mantenimiento de las redes públicas que deban ser financiadas por la Administración, así como su impacto en las correspondientes Haciendas Públicas.*



La STS 14-3-17 (rec casación 646/16) –EDJ 2017/18556- expone la diferencia existente entre los conceptos de Estudio Económico Financiero (EEF), vinculado a la viabilidad económica, y de Informe o Memoria de Sostenibilidad Económica (ISE), asociada a dos aspectos distintos como son, por un lado, la justificación de la suficiencia del suelo productivo previsto y, por otro, el análisis del impacto de las actuaciones previstas en las Haciendas de las Administraciones Públicas intervinientes y receptoras de las nuevas infraestructuras y responsables de los servicios resultantes.

Desde una perspectiva temporal el estudio económico-financiero o de viabilidad económica debe prever «el coste de ejecución de la actuación y las fuentes de financiación de la misma». Sin embargo, el informe de sostenibilidad económica ha de considerar «el coste público del mantenimiento y conservación de los nuevos ámbitos resultantes en función de los ingresos que la puesta en carga de la actuación vaya a generar para las arcas de la Administración de que se trate», por lo que «no se ha de limitar a un momento o período temporal limitado, sino que ha de justificar la sostenibilidad de la actuación para las arcas públicas desde el momento de su puesta en marcha y en tanto siga generando responsabilidad para la Administración competente respecto de las nuevas infraestructuras y servicios necesarios».

En definitiva, se declara que «el Estudio Económico debe demostrar la viabilidad económica de una intervención de ordenación detallada en un Sector o ámbito concreto y el informe o memoria de sostenibilidad económica debe garantizar analíticamente que los gastos de gestión y mantenimiento de las infraestructuras y servicios en ese Sector o ámbito espacial pueden ser sustentados por las Administraciones públicas, en especial la Administración local competente en la actividad urbanística».

Esta dualidad que descarta el estudio económico financiero se ha contrastado consultando la jurisprudencia, que no ofrece la existencia alguna de una tercera finalidad que deba ser analizada. Por el contrario, establece una equivalencia entre la viabilidad y el estudio económicos financiero ya incluido en art.12.4 Reglamento de Planeamiento Urbanístico (RPU), aprobado por Real Decreto 2159/78.

Se concluye así que el PBOM incluirá

- A. Memoria de sostenibilidad económica
- B. Memoria de viabilidad económica

El apartado 3. b. 1º del artículo 85 del reglamento LISTA señala que:

el Estudio Económico Financiero o Memoria de Viabilidad Económica debe incluir en su redacción un estudio comparado de los parámetros urbanísticos existentes y, en su caso, de los propuestos, con identificación de las determinaciones urbanísticas básicas referidas a edificabilidad, usos y tipologías edificatorias y redes públicas que habría que modificar, analizando el incremento de edificabilidad o densidad, o introducción de nuevos usos, así como la posible utilización del suelo, vuelo y subsuelo de forma diferenciada, para lograr un mayor acercamiento al equilibrio económico, a la rentabilidad de la operación y a la no superación de los límites del deber legal de conservación.

CONCLUSIÓN

El contenido del Avance no incluye parámetros urbanísticos, por lo que el contenido del Estudio Económico Financiero debe aplazarse a la formulación del documento preliminar del PBOM.



5.2. ACTUACIONES ESTRATÉGICAS

Dentro del programa desarrollado por este documento de Avance de Plan Básico de Ordenación Municipal se proponen una serie de actuaciones fundamentales circunscritas en las Alternativas propuestas.

Son intervenciones urbanas integrales en ámbitos espaciales determinados donde confluyen proyectos o estrategias de intervención, para concretar el modelo de ocupación territorial. Su planeamiento, gestión y seguimiento garantizan las condiciones favorables para detonar procesos de revitalización y desarrollo en piezas urbanas ejemplares para el pueblo, mediante la concurrencia de acciones e inversiones de las distintas administraciones - Europea-General, Autonómica, Local-, el sector privado y otros Entes público-privados.

Deben impulsarse desde el momento de la redacción de este documento por parte de la Administración Local como promotor del proyecto, debiendo priorizar las gestiones necesarias para obtener los recursos necesarios para garantizar su adopción y ejecución, con el fin de alcanzar los objetivos propuestos para este nuevo modelo de pueblo.

Aunque todas ellas son fundamentales para el objetivo final, definimos diferentes actuaciones con carácter prioritario que deben primar en su gestión y puesta en marcha.

PROYECTO ESTRATÉGICO	PRIORIDAD	POSIBLES AGENTES DE FINANCIACIÓN/SUBVENCIONADOR
NUDO COMPLETO CON LA A-66	X	Administración Europea-Autonómica – Diputación-Local
PUESTA EN VALOR DE LA AVENIDA DE ANDALUCÍA - CONEXIÓN ZONA NORTE - MEJORA DEL VIARIO DEL CASCO HISTÓRICO		Administración Local- Diputación
ÁREA DE REHABILITACIÓN URBANA EN EL CASCO HCO.		Administración Local- Diputación
ÁREAS DE MEJORA URBANA (INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS)	X	Administración Local- Diputación
CONSOLIDACIÓN DE VACÍOS URBANOS-DESARROLLO RESIDENCIAL	X	Administración Local- rívado
NUEVO POLÍGONO INDUSTRIAL		Administración Local- Diputación-Privado
NUEVO SECTOR TERCIARIO		Administración Local -Privado
AUMENTO DE SG. ESPACIOS LIBRES Y SG. EQUIPAMIENTO		Administración Local- Diputación

HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN

A medio plazo (5-8 años), se priorizará:

- La consolidación de los vacíos urbanos, principalmente mediante el desarrollo residencial.
- La mejora de infraestructuras básicas, así como la mejora de la urbanización y colmatación de viviendas, en áreas de mejora.

La adecuación del sistema de movilidad, impulsando la conexión con el nudo de la autovía A-66, la desafectación de la vía pecuaria Los Lagos del Serrano y las conexiones supramunicipales.

A largo plazo (8-15 años), se fomentará:

- La diversificación económica, con la ejecución del nuevo polígono industrial y el nuevo espacio terciario.
- La implementación de un sistema urbano resiliente frente al cambio climático, a través de la actuación en la Avenida de Andalucía, mejora de la articulación del casco histórico y la zona norte del núcleo urbano.
- La ampliación del Sistema General de Espacios Libres, con la ampliación del espacio libre local en la zona norte del núcleo y la ampliación del Sistema General de Equipamientos.