



Ayuntamiento de
Mairena del Aljarafe

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA – MODIFICACIÓN TRECE

3.1.3. Desarrollo de las obras de reurbanización. Ejecución por Fases. Programación temporal. Avance de presupuesto.

La amplitud superficial y la variedad de secciones y soluciones distintas que se pueden generar en la Intervención sobre Simón Verde, así como el elevado coste económico total de esta Intervención, aconsejan desarrollar un **Plan Especial, de Intervenciones para la Reurbanización de Simón Verde, con objeto de definir y concretar una propuesta de reurbanización global y coherente**, que resuelva los distintos déficits en base a los objetivos generales expuestos, y que permita al mismo tiempo **segregar en fases o intervenciones parciales las partes del conjunto que puedan ejecutarse de forma fraccionada, en Proyectos de Urbanización y Obras sucesivas**, que permitan al Ayuntamiento abordar y asumir los costes desde la programación en los sucesivos presupuestos ordinarios de los próximos años, sin perder por ello la coherencia como intervención integral y conjunta. Este desarrollo mediante Plan Especial , también posibilitara la participación pública de los representantes vecinales a fin de coordinar y validar las propuestas de intervención, globales y parciales.

Las Obras a realizar en cada Fase, deberán quedar definidas de forma pormenorizada en Proyectos de Obras diferenciados, aunque manteniendo los criterios de diseño definidos en el Plan Especial de Intervenciones , a fin de garantizar la uniformidad y coherencia del proceso global de la Reurbanización.

El coste económico total de estas intervenciones es muy difícil de ajustar en el presente documento, siendo por tanto imprescindible la elaboración del Plan Especial , para concretar con mayor precisión el alcance de las obras de cada Fase y su presupuesto más definido, a fin de realizar una valoración total del conjunto.

En función de la superficie total de suelo destinado a viario solo se puede establecer una valoración muy genérica, aplicando un módulo de coste unitario de repercusión de urbanización ajustado según la densidad edificatoria y la proporción en las secciones tipo de viario de suelo asfaltado pavimentado o terrizo. No se pueden valorar las obras de infraestructuras a realizar en cada caso porque también son de muy difícil concreción con los datos disponibles.

Superficie total del Área de Mejora y Rehabilitación Simón Verde. 832.780 m2
Densidad de viviendas (numero viviendas): Densidad Baja 6/8 viv/ha . 665 viviendas.
Superficie de Viario Publico:119.940 m2
Superficie otros espacios públicos (sendas peatonales): 24.840 m2

Los módulos de coste unitarios de referencia para los distintos tipos de viario son los siguientes:

Reurbanización de Viario tipo sección media 17m-14 m ancho:	40 €/m2
Reurbanización de Sendas peatonales sección media 7 m ancho:	20 €/m2
Reposición Instalaciones de Alumbrado:	60 €/ml

En estos costes se incluyen las obras de reforma de pavimentación, calzadas y Acerados , y la reforma de la instalación de alumbrado. No se incluyen las obras de renovación de las infraestructuras de abastecimiento , saneamiento y energía eléctrica, que deberán valorarse de forma separada en cada caso por las compañías de suministro, y ejecutarse de forma coordinada en su caso , mediante convenios de colaboración entre el Ayuntamiento y las compañías de suministro.

Estimación presupuesto	
Coste reurbanización viario: 113.600 m2 x 40 €/m2 =	4.544.000 € mas iva
Coste reurbanización sendas: 24.840 m2 x 20 €/m2 =	496.800 € mas iva
Coste reposición alumbrado: 11.600 ml x 60 €/ml =	696.000 € mas iva
Total reurbanización: 5.736.800 € mas iva	
Coste reposición Aljarafe: 11.600 ml x 400 €/ml =	4.640.000 € mas iva

3.2. LEPANTO

La Barriada de Lepanto de Mairena del Aljarafe, se ubica en el extremo oriental del término municipal, colindante con el Barrio Alto de San Juan de Aznalfarache, con el que comparte las calles Navarra, Ávila y Avenida de Mairena.

Surge como extensión natural del barrio homónimo del municipio vecino de San Juan de Aznalfarache y su formalización obedece a la necesidad que se tiene en la segunda mitad del siglo XX de absorber rápidamente los primeros flujos migratorios procedentes de Sevilla, construyéndose edificios residenciales colectivos, que aumentan desproporcionadamente la densidad y la relación vivienda-parcela y que traen consigo la ruptura con el modelo equilibrado de municipio que hasta entonces tenía Mairena, viéndose muy limitada la superficie del sector para dar respuesta a todas las necesidades: espacios libres, equipamientos, dotación de aparcamientos, etc. En la Barriada se puede hacer una diferenciación de dos zonas: la zona con predominio de vivienda colectiva, tejido inicialmente fragmentario colmatado por edificios plurifamiliares, ubicada al este de la calle Barcelona, eje vertebrador de la Barriada, con una evidente escasez de aparcamientos; la zona con predominio de vivienda unifamiliar entre medianeras, al oeste de la calle Barcelona, en la parte de mayor altitud, donde la parcelación y el viario están más proporcionados con la tipología edificatoria y la dotación de aparcamientos está más equiparada con la demanda.

Al dominante uso residencial, se le superpone una cierta actividad comercial, que no sólo da servicio a los habitantes de este sector, sino que durante muchos años se ha constituido como un mercado de referencia de otros municipios aledaños del Aljarafe, beneficiándose del tránsito casi obligado por este sector, convirtiéndose en un importante elemento dinamizador de actividad social.

La barriada, con una extensión superficial de 26,6 has, está encajada sobre una vaguada natural que teniendo como eje la calle Juan de Austria se alarga en dirección este hacia la plaza de la Constitución y la calle 28 de Febrero de San Juan. La configuración del resto de las calles se ajustan a esta dirección predominante ordenadas según una trama ortogonal en la que prevalece aquella orientación. El número total de viviendas es de aproximadamente 2.200 viviendas, con una densidad alta de 80 viv/ha.

Debido a la alta densidad de vivienda del barrio y a la significativa actividad comercial que se desarrolla en la zona, hay un considerable déficit de superficie disponible en el espacio público, con secciones muy reducidas de las calles., además de muy escasa jerarquización del mismo, puesto que de forma homogénea las secciones disponibles oscilan entre los 8y 10 metros de anchura, lo que genera Acerados muy estrechos, (no cumplen criterios de accesibilidad), y secciones de calzada reducida con Acerados solo en una de las márgenes. Al ser un barrio con edificaciones antiguas la mayoría de las mismas no cuenta con garajes o aparcamientos privados , lo que genera un notable déficit de plazas de aparcamiento, en el viario público. .



Este hecho, sumado a la escasa cualificación de las plazas y espacios libres existentes en el barrio, que requerirían

Código Seguro De Verificación:		TesU4LBRU0cmmsRqtKyabw==	
Firmado Por	Juan Damian Aragón Sánchez	Estado	Firmado
Observaciones	DILIGENCIA: Documento aprobado DEFINITIVAMENTE por el Pleno de la Corporación en sesión celebrada el 21/01/2021. EL SECRETARIO GENERAL	Página	8/68
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAyto/code/TesU4LBRU0cmmsRqtKyabw==		



Código Seguro De Verificación:		TDUes67AzejXocjk7qp1w==	
Firmado Por	Juan Damian Aragón Sánchez	Estado	Firmado
Observaciones	DILIGENCIA: Documento aprobado inicialmente por el Pleno de la Corporación en sesión celebrada el 27/01/2020. EL SECRETARIO GENERAL	Página	25/11/2020 09:13:04
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAyto/code/TDUes67AzejXocjk7qp1w==		





una mejora de su diseño paisajístico y ambiental y de su funcionalidad y uso público , también genera la necesidad de plantear una ordenación integral en la que se optimice y regenere el escaso espacio público disponible.

También se produce el envejecimiento y deterioro de la pavimentación , debido a su antigüedad y a su escasa renovación , además de producirse falta de adaptación a las nuevas demandas y requisitos actuales de las infraestructuras, renovación del alumbrado, renovación de las redes de abastecimiento y saneamiento, y reforma de trenzados aéreos de canalizaciones de B.T.

3.2.1.Déficits.

Se pueden singularizar o destacar los siguientes déficits:

Déficit del diseño del viario público y su funcionalidad , en relación a la movilidad peatonal, a la movilidad en bicicleta y en transporte público, a la ubicación de aparcamientos, y a la relación con el tráfico de vehículo privado, así como un envejecimiento y conservación inadecuada de los pavimentos originarios. Secciones y anchuras de los acerados peatonales muy reducidas (incumplimiento de las dimensiones mínimas de accesibilidad), envejecimiento y deterioro de los pavimentos de calzadas y acerados, y falta de definición y de localización de las zonas de aparcamiento de vehículos en el viario público, con una oferta de aparcamiento insuficiente en viario debido a la inexistencia o muy escasa dotación de aparcamientos privados en las edificaciones ya consolidadas. La escasez de dimensiones del viario público también genera la inexistencia e imposibilidad de generar trazados para movilidad en bici, y la falta de concreción en el diseño para la movilidad en transporte público autobús, que deben concentrarse en las calles externas de la barriada.

Déficit de antigüedad de las infraestructuras urbanas de servicios, alumbrado público, saneamiento , y abastecimiento de agua, por antigüedad y desgaste de los materiales empleados en su construcción originaria, y también por su falta de adaptación a los nuevos requerimientos actuales en cuanto a normativa sectorial, (eficiencia energética, contaminación lumínica, presiones de suministro , recogida de pluviales, etc). También existe una escasa presencia de arbolado , y una gran contaminación del espacio , con la ocupación de contenedores de basura y otros elementos de mobiliario urbano.



Déficit de diseño de los espacios públicos plazas y espacios libres , urbanizados de forma parcial, y fragmentaria, sin generar un espacio público representativo e identificable , y con escasa capacidad para generar actividades de esparcimiento y de interrelación social, y con escasa presencia de arbolado o áreas de actividad específicas . Se identifican cuatro Espacios Públicos cuya reordenación supondría una mejora importante para la barriada. Las posibilidades de intervención sobre estos espacios , genera la oportunidad de una intervención mas

ambiciosa si se superpone con la construcción de aparcamientos subterráneos públicos.. Los Espacios identificados son:

- 1 - **Espacio Público situado entre las calles Juan de Austria, Barcelona, Vicente Aleixandre y Jaime Balmes.**
- 2 - **Espacio Público situado entre las calles San Sebastián y Juan de Austria.**
- 3 - **Espacio Público situado entre las calles Barcelona, Granada, Navarra y Toledo.** (En este caso el uso es mixto de actividades comerciales con pasajes y espacios libres públicos superpuestos).



3.2.2. Objetivos y estrategias de diseño de intervención sobre el espacio público.

El primer y fundamental objetivo será mejorar y actualizar la funcionalidad del espacio público, redistribuyendo las secciones del viario publico disponible de forma ajustada a los distintos requerimientos de movilidad y usos, acerados peatonales , jerarquización de calzadas y distribución de aparcamientos , y renovando y mejorando las redes de servicios; procurando en consecuencia una mayor facilidad de conservación y mantenimiento del espacio público y de sus redes de infraestructuras.

Y el segundo objetivo será mejorar y actualizar el diseño de los espacios libres y plazas existentes, para potenciarlos como elementos significativos del espacio público del barrio, y potenciando una mayor utilización y actividad ciudadana , mejorando su funcionalidad y accesibilidad y el diseño de su mobiliario urbano y la oferta de actividades de esparcimiento. Además se debe valorar la oportunidad de su utilización como recurso en el subsuelo para ubicar dotaciones de aparcamiento público , que puedan compensar el déficit de aparcamiento en el viario..

La estrategia de intervención que se proponga tratando de combinar ambos objetivos, deberá ser respaldada y contrastada por los representantes vecinales, fomentando los correspondientes procesos de información y participación, para garantizar la aceptación y buen uso del espacio público resultante por los usuarios directos del mismo.

Estrategias y criterios de intervención:

Jerarquización de la Red Viaria, en coherencia a su funcionalidad urbana. Jerarquización del viario interior , para dar prioridad en algunas calles a la continuidad del trafico e incluso garantizar la anchura suficiente para el paso de transporte público , o de los tránsitos peatonales, ajustando si es preciso la disposición de aparcamiento, estableciendo la funcionalidad y capacidad de calle en relación con los criterios de movilidad general del conjunto.

Código Seguro De Verificación:		TesU4LBRU0cmmsRqtKyabw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Juan Damian Aragón Sánchez	Firmado	03/02/2021 08:40:21	
Observaciones	DILIGENCIA: Documento aprobado DEFINITIVAMENTE por el Pleno de la Corporación en sesión celebrada el 21/01/2021. EL SECRETARIO GENERAL			
Uti De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaYtos/code/TesU4LBRU0cmmsRqtKyabw==			



Código Seguro De Verificación:		TDue5d67AzeJXocjK7qpIw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Juan Damian Aragón Sánchez	Firmado	25/11/2020 09:13:04	
Observaciones	DILIGENCIA: Documento aprobado inicialmente por el Pleno de la Corporación en sesión celebrada el 27/01/2020. EL SECRETARIO GENERAL			
Uti De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaYtos/code/TDue5d67AzeJXocjK7qpIw==			





Ayuntamiento de
Mairena del Aljara

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA – MODIFICACIÓN TRECE

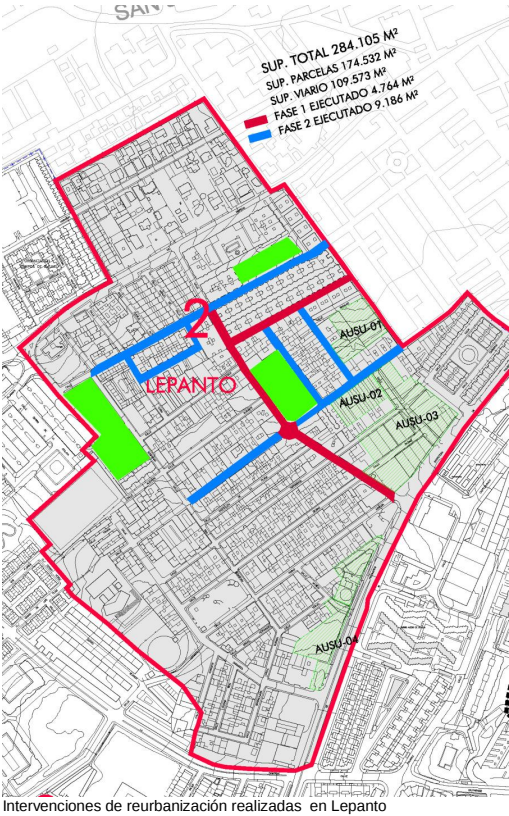
- Ampliación del espacio de circulación peatonal, para permitir su uso efectivo.** Ajuste de las dimensiones de las secciones de Acerados, e interrelación con los cruces de calles para facilitar la continuidad de los recorridos adaptados a normas de accesibilidad actuales, y renovación de pavimentos deteriorados.
- Ordenación efectiva y pormenorizada de los aparcamientos,** ajustando las superficies destinadas a este fin, tanto en localización y tratamiento superficial como en su cantidad, evitando la indefinición de ubicación específica actual.
- Ordenación efectiva y pormenorizada de los espacios necesarios para implantación de usos complementarios** en el viario público: carril bici, paradas de autobús, mobiliario urbano y recogida de RSU, etc., ajustando las superficies destinadas a estos fines, tanto en localización e identificación, como en tratamiento superficial.
- Reurbanización de los espacios libres y plazas existentes, para potenciarlos como elementos significativos del espacio público del barrio, y potenciando una mayor utilización y actividad ciudadana**
- Construcción de aparcamientos públicos bajo las plazas y espacios libres**, que puedan compensar el déficit de aparcamiento en el viario. Estos aparcamientos estarán condicionados en su ejecución a la viabilidad financiera de su construcción mediante venta de derechos de superficie de las plazas para residentes.
- Renovación de las redes de abastecimiento de agua, saneamiento y alumbrado público,** que han cumplido su ciclo de servicio. Obras que deben realizarse por AljaraFesa en coordinación con las actuaciones municipales y por el propio Ayuntamiento en el caso del Alumbrado.

3.2.3. Desarrollo de las obras de reurbanización. Ejecución por Fases. Programación temporal. Avance de presupuesto.

La amplitud superficial y la variedad de secciones y soluciones distintas que se pueden generar en la Intervención sobre Lepanto, así como el elevado coste económico total de esta Intervención, aconsejan desarrollar un **Plan Especial, de Intervenciones para la Reurbanización de Lepanto, con objeto de definir y concretar una propuesta de reurbanización global y coherente**, que resuelva los distintos déficits en base a los objetivos generales expuestos, y que permita al mismo tiempo **segregar en fases o intervenciones parciales las partes del conjunto que puedan ejecutarse de forma fraccionada, en Proyectos de Urbanización del Viario y en Proyectos de Obras sobre las plazas y espacios libres**, que permitan al Ayuntamiento abordar y asumir los costes desde la programación en los sucesivos presupuestos ordinarios de los próximos años, sin perder por ello la coherencia como intervención integral y conjunta. Este desarrollo mediante Plan Especial, también posibilitará la participación pública de los representantes vecinales a fin de coordinar y validar las propuestas de intervención, globales y parciales.

En base a un Estudio preexistente sobre la reurbanización de la Barriada, se han realizado en los últimos años dos fases sucesivas de Obras de Reurbanización, que afectan a la zona más antigua próxima a San Juan, que deben servir de referencia en los sucesivos proyectos de obras, para mantener una mínima coherencia en las soluciones de diseño del viario y el tratamiento de materiales y elementos urbanos.

Las Obras a realizar en cada Fase, deberán quedar definidas de forma pormenorizada en Proyectos de Obras diferenciados, aunque manteniendo los criterios de diseño definidos en el Plan Especial de Intervenciones, a fin de garantizar la uniformidad y coherencia del proceso global de la Reurbanización.



El coste económico total de estas intervenciones es muy difícil de ajustar en el presente documento, siendo por tanto imprescindible la elaboración del Plan Especial, para concretar con mayor precisión el alcance de las obras de cada Fase y su presupuesto más definido, a fin de realizar una valoración total del conjunto.

En función de la superficie total de suelo destinado a viario solo se puede establecer una valoración muy genérica, aplicando un módulo de coste unitario de repercusión de urbanización ajustado según la densidad edificatoria y la

Código Seguro De Verificación:			
Firmado Por	Tesu4LBRU0cmmsRqtKyabw==		
Observaciones	DILIGENCIA: Documento aprobado DEFINITIVAMENTE por el Pleno de la Corporación en sesión celebrada el 21/01/2021. EL SECRETARIO GENERAL		
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAyto/code/Tesu4LBRU0cmmsRqtKyabw==		

Código Seguro De Verificación:	TDue5d67AzeJXocjK7qp1w==		
Firmado Por	Juan Damian Aragón Sánchez		
Observaciones	DILIGENCIA: Documento aprobado inicialmente por el Pleno de la Corporación en sesión celebrada el 27/01/2020. EL SECRETARIO GENERAL		
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAyto/code/TDue5d67AzeJXocjK7qp1w==		





Ayuntamiento de
Mairena del Aljarafe

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA – MODIFICACIÓN TRECE

proporción en las secciones tipo de viario de suelo asfaltado pavimentado o terrizo. No se pueden valorar las obras de infraestructuras a realizar en cada caso porque también son de muy difícil concreción con los datos disponibles.

Superficie total del Área de Mejora y Rehabilitación Lepanto. 284.105 m2
Densidad de viviendas (numero viviendas): Densidad Alta 80 viv/ha . 2.200 viviendas.
Superficie de Viario Publico:109.573 m2 (13.950 m2 ya ha sido reurbanizados)
Superficie plazas y espacios libres públicos a reurbanizar: 11.500 m2

Los módulos de coste unitarios de referencia para los distintos tipos de viario son los siguientes:

Reurbanización de Viario tipo sección media 8 m ancho:	40 €/m2
Reurbanización superficial de Plazas y espacios libres:	30 €/m2
Construcción de aparcamiento subteraneo bajo plazas :	480 €/m2
Demolición de edificaciones existentes:	40 €/m2
Indemnización por traslado de edificaciones y locales existentes:	600 €/m2
Construcción de nuevas edificaciones comerciales :	800 €/m2
Reposición Instalaciones de Alumbrado:	60 €/ml

En los costes d e urbanización del viario se incluyen las obras de reforma de pavimentación, calzadas y Acerados , y la reforma de la instalación de alumbrado. No se incluyen las obras de renovación de las infraestructuras de abastecimiento , saneamiento y energía eléctrica, que deberán valorarse de forma separada en cada caso por las compañías de suministro, y ejecutarse de forma coordinada en su caso , mediante convenios de colaboración entre el Ayuntamiento y las compañías de suministro.

También se realiza una aproximación a los costes de construcción de aparcamientos subterráneos bajo las plazas o espacios libres, incluyendo en el caso de la plaza de la esquina de las calles Barcelona y Navarra, la demolición de parte de los locales existentes y su nueva edificación, con indemnización por traslado de los inquilinos y propietarios actuales , mientras se ejecutan las obras (plazo estimado 2 años).

Estimación presupuesto	
Coste reurbanización viario: 95.623 m2 x 40 €/m2 =	3.824.920 € mas iva
Coste reurbanización E. L. Juan de Austria Vicente Alexandre	
Reurbanización Plaza: 5.800 m2 x 30 €/m2 =	174.000 € mas iva
Coste reurbanización E. L. Juan de Austria San Sebastián	
Reurbanización Plaza: 3.000 m2 x 30 €/m2 =	90.000 € mas iva
Construcción aparcamiento: 3.000 m2 x 480 €/m2 =	1.440.000 € mas iva
Coste reurbanización E. L. Barcelona y Navarra	
Reurbanización Plaza: 3.000 m2 x 30 €/m2 =	90.000 € mas iva
Construcción aparcamiento: 3.000 m2 x 480 €/m2 =	1.440.000 € mas iva
Demolición de edificaciones existentes: 1.500 m2 x40 €/m2 =	60.000 € mas iva
Indemnización por traslado edificaciones: 1.500 m2 x 600 €/m2 =	900.000 € mas iva
Construcción de nuevas edificaciones: 1.500 m2 x 800 €/m2 =	1.200.000 € mas iva
Coste reposición alumbrado: 11.900 ml x 60 €/ml =	714.000 € mas iva
Total reurbanización: 9.932.920 € mas iva	
Coste reposicion Aljarafesa: 11.900 ml x 400 €/ml =	4.760.000 € mas iva

3.3. CAVALERI

La barriada de Cavaleri se encuentra situada en el noreste del término municipal , en una zona de expansión de las barriadas de Lepanto y los Alcores, delimitada en su parte norte con la Autovía de Mairena. Cavaleri surge como ampliación de dichas barriadas, ocupando un territorio de expansión de la meseta del Aljarafe, con las que tiene en común un modelo residencial urbano de clase media, que propone la vivienda unifamiliar como alternativa al modelo convencional de pisos existente en Sevilla.

Se trata de un desarrollo urbanístico característico del modelo de ciudad de extensión metropolitana, basado en parcelaciones de media densidad y de uso residencial. Las tipologías son de vivienda unifamiliar adosada, con parcelas de pequeñas dimensiones (superficie de parcela media de 100 m2) y viviendas de tamaño medio, de alrededor de 150 m2 de superficie, con espacio libre privado de parcela delantero y trasero, destinado a aparcamiento o acceso a garaje y a patio.

El desarrollo de Cavaleri se produjo de forma unitaria e integral, en un corto espacio temporal y con una gran uniformidad en el diseño tanto del viario y espacio público como de las edificaciones, que en su mayor parte formaron parte de un proyecto conjunto. Este proyecto se desarrolló en su mayor parte en la década de los 80, y se completó a finales de los 90, cuando se produjo la colonización del área vacante hacia la autopista de Montealto, cuyo carácter es diferente e independiente: tipologías de vivienda unifamiliar aisladas o pareadas, de mayor tamaño.

La superficie total de la zona es de aproximadamente 33 Ha, con una densidad media de 30 viv/ha. Con un total de 1.280 viviendas. La última fase de Montealto, que no es objeto de este anteproyecto, puesto que su urbanización se encuentra en perfecto estado, añade 6 Ha con una densidad más baja, de aproximadamente 20 viv/ha.



El diseño de la red viaria y el espacio público resultan acordes al modelo de tipologías de adosados, e implican un tratamiento del espacio público regular y ortogonal, en base a manzanas rectangulares más o menos alargadas. La urbanización es también estándar en cuanto a Acerados, calzadas y zonas de aparcamiento, e incluye un tratamiento mediante un arbolado ornamental, que es pequeño en los alcorques dispuestos en el Acerado, y de mayor tamaño en los espacios residuales..

El conjunto de manzanas residenciales se articula en dos subsectores diferenciados. El primero se organiza en una supermanzana, con agrupaciones de viviendas que rodean y dejan en su interior el Parque de Cavaleri y el Instituto del mismo nombre. El segundo conjunto se organiza en una trama ortogonal continua de viviendas adosadas, apoyada entre la Calle Clavel y la Avenida de Mairena, con muy escasas singularidades espaciales, entre los que destacan los jardines que construyen el frente de la Avenida de Mairena.

Código Seguro De Verificación:		TesU4LBRU0cmmsRqtKyabw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Juan Damian Aragón Sánchez	Firmado	03/02/2021 08:40:21	
Observaciones	DILIGENCIA: Documento aprobado DEFINITIVAMENTE por el Pleno de la Corporación en sesión celebrada el 21/01/2021. EL SECRETARIO GENERAL			
Uti De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAyto/code/TesU4LBRU0cmmsRqtKyabw==			



Código Seguro De Verificación:		TDU56d7AzejXocjK7Qp1w==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Juan Damian Aragón Sánchez	Firmado	25/11/2020 09:13:04	
Observaciones	DILIGENCIA: Documento aprobado inicialmente por el Pleno de la Corporación en sesión celebrada el 27/01/2020. EL SECRETARIO GENERAL			
Uti De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAyto/code/TDU56d7AzejXocjK7Qp1w==			

