



**ACTA DE LA COMISION DEL PLENO DE ACCESIBILIDAD, MOVILIDAD, ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA CELEBRADA EL DIA VEINTITRÉS DE ENERO DE DOS MIL TRECE.**

Asisten:

Presidente: D. Diego Maldonado Carrillo  
Vicepresidente: D. Raúl López Maldonado  
Vocales: D. Julio Andrade Ruiz  
D. Raúl Jiménez Jiménez en sustitución de D. Julio Andrade Ruiz a partir del punto nº 4  
D<sup>a</sup> Elisa Pérez de Siles Calvo  
D<sup>a</sup> Begoña Medina Sánchez en sustitución de D<sup>a</sup> María Gámez Gámez  
D. Sergio Brenes Cobos  
D. Eduardo Zorrilla Díaz

Gerente Adjunto de la GMU: D. José Cardador Jiménez

Secretario General: D. Venancio Gutiérrez Colomina  
Secretario Delegado de la GMU: D. Juan R. Orense Tejada  
Secretaria de la Comisión: D<sup>a</sup>. Victoria E. del Río Florido

Siendo las nueve horas y seis minutos del día del encabezamiento, se reúne en la Sala de Juntas de la Gerencia Municipal de Urbanismo, Obras e Infraestructuras sita en Paseo Antonio Machado nº 12, la citada Comisión del Pleno de Accesibilidad, Movilidad, Ordenación del Territorio y Vivienda, ello en sesión ordinaria y en primera convocatoria, a fin de estudiar los asuntos integrantes del Orden del día previamente cursado al efecto.

Asimismo es de reseñar que D. Julio Andrade Ruiz se ausentó definitivamente en el punto nº 4 del Orden del Día y que D. Raúl López Maldonado y D<sup>a</sup> Begoña Medina Sánchez lo hicieron en el punto nº 8.

La sesión se abrió por el Sr. Presidente de la Comisión, procediéndose seguidamente al estudio de los asuntos integrantes del orden del día:

## **I.-ACTAS**

Punto nº 1.- La Comisión, acordó aprobar el borrador del acta correspondiente a la sesión ordinaria celebrada el día 19 de diciembre de 2012.

## **II.- PROPUESTAS, MOCIONES Y OTROS ASUNTOS POR TRÁMITE ORDINARIO.**

Punto nº 2.- **Se dio cuenta de Moción presentada por el Portavoz del Grupo Municipal I.U. L.V.-CA., D. Eduardo Zorrilla Díaz, relativa a la demolición del Cuartel de la Trinidad, la cual es como sigue:**



“El conjunto histórico del antiguo Convento y Cuartel de la Trinidad es uno de los más antiguos e importantes de la capital. Declarado Bien de Interés Cultural en 1980, cuando las edificaciones se encontraba en avanzado estado de abandono, ha sufrido graves problemas de expolio de su patrimonio. Posteriormente se modificó el BIC para excluir los pabellones militares.

A raíz de la desamortización de Mendizábal (1835) el antiguo Convento de la Trinidad, levantado en el Siglo XVI (sobre el que fuera campamento de la reina Isabel la Católica durante la conquista de la ciudad) se reconvirtió en Cuartel. Con el tiempo durante el siglo XIX se realizaron una serie de reformas para mejorar su seguridad y dotarlo a su vez del equipamiento necesario para la actividad militar: muralla, almenas, garitas, cocinas, caballerizas, etc.

En 1974 cesa su uso como cuartel y así comienza su lento pero inexorable deterioro. En 1980 el conjunto histórico del antiguo Convento y Cuartel de la Trinidad es declarado monumento histórico-artístico por el R.D. 198/1980 (BOE de 20 de marzo), incluidas las construcciones militares por lo que cualquier actuación en la zona debía contar con los informes preceptivos. En 2008 se desprotegen las construcciones militares con un informe de la Consejería de Cultura.

Esta grave situación pareció despejarse cuando en 2007 el Consejo de Ministros aprobó la transferencia del Cuartel-Convento de La Trinidad a la Junta de Andalucía desde el patrimonio público estatal y la institución andaluza propuso su rehabilitación como un equipamiento cultural.

Al mes siguiente se convocaba el Concurso Internacional para el ‘Parque de los Cuentos’ cuyo proyecto ganador fue presentado en sociedad en noviembre de este mismo año 2007 y que aunque contemplaba la demolición de dos edificios militares, al menos respetaba, por diversas razones, el más interesante y representativo de los tres existentes, el pabellón de suboficiales.

La Escuela de Suboficiales estaba indisolublemente ligada a la memoria colectiva de varias generaciones, y además de ser un buen ejemplo de la arquitectura castrense en Málaga, formaba parte del paisaje urbano histórico, realizándolo y embelleciéndolo, a pesar de las décadas de abandono a que había sido sometido por parte de las autoridades teóricamente competentes para conservar el Patrimonio Histórico de Málaga.

Pero el Parque de Los Cuentos, como otras tantas apuestas políticas en Málaga, resultó ser un ‘proyecto fallido’ y ya en la primavera del año 2011 el Consejero de Cultura admitía que se estaba estudiando de nuevo la viabilidad del proyecto, cuyo informe definitivamente negativo se conoció en noviembre del mismo año. Un mes antes de la noticia, el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía de 11 de octubre de 2011, anunciaba la licitación de unas obras ‘de consolidación’ que daban a conocer por primera vez que las edificaciones militares serían demolidas, si bien aún transcurrirían varias semanas hasta que esta información fuese de dominio público.



Así comenzaba una nueva protesta ciudadana contra unos planes que lejos de proteger el Patrimonio Histórico, venían a hacerlo desaparecer en parte. En enero de 2012 se anunciaba que la Plataforma en Defensa del Convento de la Trinidad había presentado una demanda en los Tribunales para intentar frenar los planes de demolición de los cuarteles, con el argumento de su posible adscripción al BIC declarado, aspecto que finalmente fue desestimado por la Fiscalía y por el Juzgado, entendiéndose que la declaración afectaba al Convento pero no así a los Cuarteles.

Entre finales de 2011 y principios de 2012, ante la resistencia de colectivos ciudadanos, tanto el Consejero, como el Delegado Provincial de Cultura, realizaron declaraciones defendiendo la necesidad de demoler los Cuarteles de La Trinidad en función de diversos argumentos, entre los que destacaban el 'nulo valor arquitectónico o artístico' de los pabellones, así como su estado de 'avanzada ruina', y que su demolición permitiría una mayor 'visibilización' del Convento, con el cual los edificios militares 'no guardaban ninguna relación'; argumentos todos ellos que en ningún caso estaban ni están avalados por unos informes técnicos.

Así pues, los argumentos de la Junta de Andalucía, parecían *a priori* sustentarse en la propia Ley de Patrimonio Histórico de Andalucía (LPHA), ya que este texto normativo determina que 'podrán admitirse, excepcionalmente, demoliciones derivadas de la ejecución de proyectos de conservación' (art. 38). Ahora bien, cabe razonablemente preguntarse si estas demoliciones excepcionales a las que alude la LPHA pueden ser aplicadas a unos edificios con un siglo de Historia, que forman parte del paisaje urbano de Málaga realizándolo y embelleciéndolo, que están indisolublemente ligados a la memoria colectiva de varias generaciones, y cuyo estado de conservación, lejos de ser óptimo no era en absoluto de ruina que impidiera su restauración.

Asimismo las edificaciones del Cuartel de la Trinidad en absoluto impedían ni disturbaban la contemplación del Convento e Iglesia declarados BIC, ya que creaban un conjunto armónico material y conceptualmente, entre dos poderes fácticos triste pero indisolublemente ligados en la Historia de España: la Iglesia y el Ejército.

Pero volviendo a la cuestión de los Informes Técnicos, el Consejero de Cultura, afirmó que se habían apoyado en la decisión de los técnicos para tomar sus decisiones. Resulta por tanto imprescindible realizar un análisis del documento de Memoria sobre el Proyecto Básico y de Ejecución para las Obras de Consolidación del antiguo Convento de La Trinidad, en el que indican los arquitectos Francisco Javier López Rivera y Ramón Pico Valimaña, firmantes del documento, que la intervención propuesta consiste en: «Demoler todas aquellas construcciones de la época militar que aún permanecen -no contenidas en la declaración de BIC- que se encuentran en mal estado con peligro de derrumbe».

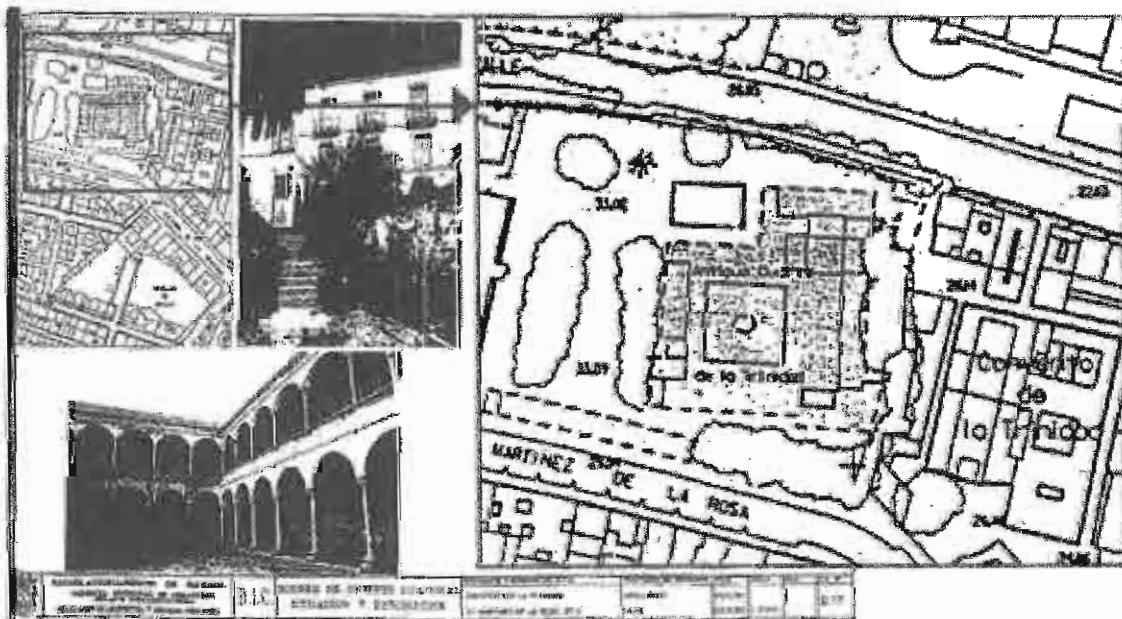
Asimismo se indica que: «uno de los pabellones es el destinado históricamente a cocinas, y en el que hoy no es posible el acceso al estar tapiado. (...) al no estar catalogado en el nuevo PGOU ni incluido en la delimitación del BIC, se propone su demolición. (...) El otro pabellón militar (...) su estado es algo ruinoso, con fisuras de importancia y asientos en cimentación, aunque solo es posible acceder a parte del mismo. (...) Por todo esto y al no estar catalogado en el PGOU ni incluido en la delimitación del BIC, se propone su

demolición. (...) Del edificio principal del Convento, comenzaremos los comentarios por dos elementos claramente añadidos en época militar, pero de muy distinto carácter. El primero de ellos es el situado en el extremo Noreste, que taponaba e impide el acceso a la fachada Este de la Iglesia. Posee nulo interés y se encuentra en estado de total abandono, por lo que se propone su demolición».

Por tanto, los argumentos y decisiones a que se refiere el ex consejero son muy simples para los tres edificios militares cuya demolición se ha llevado a cabo recientemente: 1) Poseen nulo interés. 2) Su estado es ruinoso, con peligro de derrumbe. 3) Están abandonados. 4) Son edificaciones no incluidas en la declaración de BIC ni catalogadas en el PGOU.

Comenzando por la última de estas argumentaciones, tan solo cabe aclarar que el hecho de que un inmueble histórico no tenga figura legal de protección patrimonial no es excusa para ordenar su demolición, a pesar de que esta es una opinión, por desgracia, muy extendida. Si así fuera, ni Teatro Romano, ni Alcazaba, ni Puerta de las Atarazanas, por solo citar algunos ejemplos, seguirían en pie, ya que cuando estuvieron amenazadas por proyectos de demolición, no poseían ni el más mínimo grado de protección patrimonial.

Pero lo más interesante es la ficha de la declaración del BIC de 1980, ya que en el plano adjunto y a pesar de la pésima resolución de la imagen, puede apreciarse suficientemente cómo la planta del edificio militar exento, que discurre paralelo al tramo final de calle Martínez de la Rosa en su confluencia con la Calzada de la Trinidad, también tiene el mismo tipo de línea discontinua que el edificio principal del Cuartel-Convento, lo que indica obviamente que ambas edificaciones formaban parte de la delimitación del Bien de Interés Cultural.



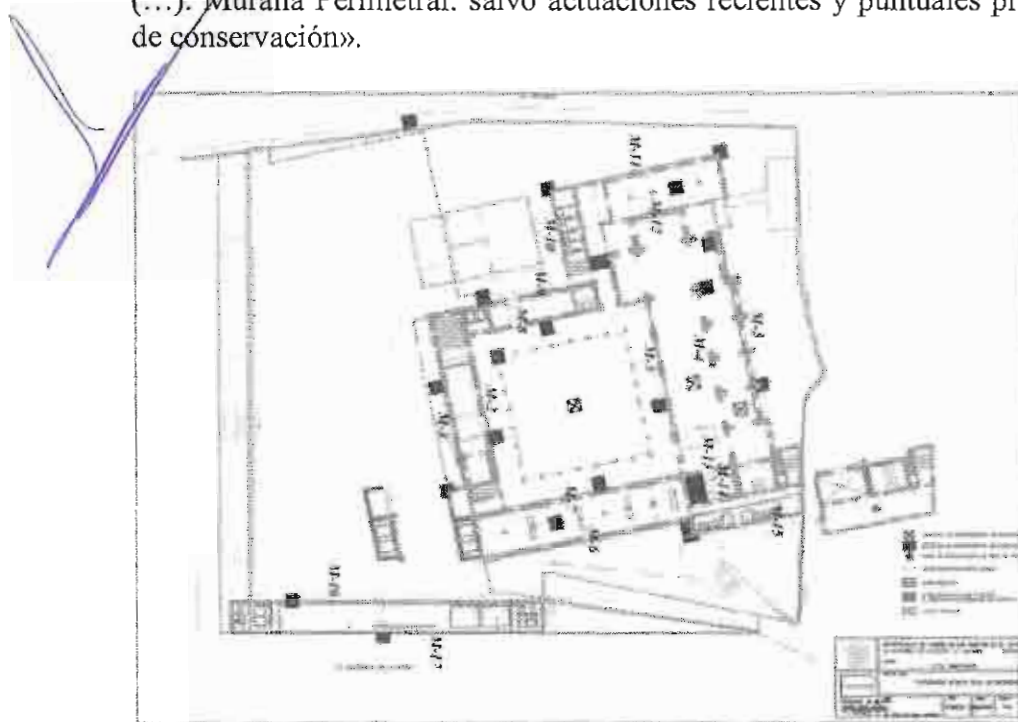
Por otra parte, estos arquitectos resultan no ser técnicos especialistas cualificados para determinar el valor cultural, patrimonial, histórico y artístico de unos inmuebles que,



aunque forman parte de la Historia Militar de la ciudad de Málaga, fueron construidos en diversas fases entre 1853 y 1923 –cuentan pues con una antigüedad de entre 89 y 159 años–, y forman parte indisoluble de la memoria sentimental y colectiva de los vecinos del barrio de La Trinidad.

Asimismo se afirma en varias ocasiones del referido texto que no han podido acceder a estos inmuebles de La Trinidad cuya demolición proponían, ya que se encuentran tapiados sus accesos, por lo que resulta razonable preguntarse cómo es posible que sin poder acceder al interior pueda evaluarse de forma científica y rigurosa un estado de supuesta ruina y peligro de derrumbe; por no hablar de que el estado de abandono no puede ser una justificación para la demolición de un edificio histórico, menos cuando es responsable una Administración Pública.

Esta valoración sobre la supuesta ruina de los citados inmuebles no se ve apoyada ni por los propios informes geotécnicos y patológicos anexos en el documento de referencia, ya que las calicatas realizadas sobre los cimientos y los muros determinan que «no se observan fisuras, discontinuidades ni alteraciones significativas en el material de cimentación (...). Este muro no presenta anomalías relacionadas con disfunciones estructurales (...). Ocasionalmente se observan fisuras de arcos de descarga sobre dinteles de huecos de fachada. Suciedad generalizada y síntomas de humedad sobre la imposta (...). Muralla Perimetral: salvo actuaciones recientes y puntuales presenta un buen estado de conservación».



Respecto a las argumentaciones, también cabe destacar que en su proyecto anterior para el mismo recinto del Cuartel-Convento de La Trinidad, ganador del concurso internacional 'Parque de los Cuentos', se observa cómo se quiere conservar y no se propone la demolición de uno de los tres edificios militares que ahora sí se han acabado



demoliendo, respetándose por tanto el edificio principal que ahora sí, en extraño giro copernicano, ya no tienen ningún interés.

Pero no procede aún concluir estas reflexiones en este punto, ya que aún no se ha hecho referencia al que probablemente es el auténtico *quid* de la cuestión. Colectivos ciudadanos, tras conocer el proyecto de demolición de los edificios militares, han señalado que existen intenciones futuras que no se han hecho públicas por parte de la Conserjería de Cultura; intenciones que podrían consistir en la edificación de un nuevo inmueble de estilo contemporáneo sobre el solar de la antigua Escuela de Suboficiales, sobre los vestigios del histórico Cuartel de La Trinidad.

El Excmo. Ayuntamiento Pleno, aprobó en octubre de 2008 y en octubre de 2010, sendas mociones de IU por unanimidad de los miembros de la corporación, que se instaba a la Junta de Andalucía a que se acometieran medidas urgentes para garantizar la seguridad, mantenimiento y conservación del conjunto histórico. El Pleno Municipal aprobó también por unanimidad en julio de 2009 una moción de IU con la que se pretendía perpetuar la historia de Málaga del siglo XIX y de la primera mitad del XX. El objetivo de los ciudadanos que promovían esta idea, era poner en valor este periodo de la historia, uno de los más fructíferos para la ciudad, así como defender estos años que impulsaron un fuerte desarrollo económico y social de la capital.

Sin embargo, con fecha 20 de julio de 2011, esta Comisión del Pleno aprobó el Informe Propuesta de Aprobación Definitiva del "Plan Especial R.2 para la Ordenación del conjunto arquitectónico del Convento de la Trinidad", el cual contemplaba la demolición de los edificios militares. Al amparo de dicho Plan, con fecha 20 de enero de 2012, la GMU concedió la licencia autorizando las obras de demolición de los edificios militares del cuartel, es decir las instalaciones militares añadidas al convento después de la desamortización de Mendizábal (1835).

Todo esto nos llevó hace ahora un año, en enero de 2012, a presentar una moción en el pleno del Ayuntamiento de Málaga reclamando a la Consejería de Cultura diversas iniciativas que iban encaminadas a la protección de los pabellones ahora demolidos. Entre dichas demandas se encontraba ampliar el expediente de declaración de Bien de Interés Cultural (BIC) a todas las edificaciones para que incluyera pabellones, murallas y se cesara en su empeño de demolerlos.

Tanto el PSOE como el PP votaron en contra, ambos despectivamente dijeron que eran unas letrinas y antiguas cocinas, obviando por ejemplo la Escuela de Suboficiales, por lo que no entendemos las declaraciones ahora efectuadas hace unos días por el parlamentario andaluz del Partido Popular Antonio Garrido, que se contradice con su propio grupo reivindicando la defensa de los edificios demolidos y el apoyo a los vecinos y colectivos que reclamaban su conservación.

Nuestro grupo rechaza la demolición de los pabellones militares del antiguo Cuartel de la Trinidad, y censura tanto el derribo como la forma en la que lo ha llevado a cabo la Consejería de Cultura, ya que se ha aprovechado las fechas navideñas a sabiendas de que es época de menor repercusión pública y movilización social. Además, en que la



Consejería no ha contactado con la Plataforma en Defensa del Convento de la Trinidad, integrada por más de 200 colectivos y que llevan desde el mes de mayo esperando una reunión con el titular de ese departamento.

Con estas demoliciones selectivas se falseará el devenir del recinto (que no solo fue convento) con lo que Málaga perderá una pieza importante de su larga huella militar. Una historia militar de la que, hay que subrayarlo, cada vez quedan menos vestigios en la ciudad de Málaga, a diferencia de otras ciudades que protegen y conservan su patrimonio arquitectónico militar. Todo ello sin contar con la opinión de los numerosos colectivos y asociaciones ciudadanas que durante estos años han reivindicado y defendido la rehabilitación y puesta en valor del conjunto.

Por todo lo anterior, proponemos la adopción de los siguientes

## ACUERDOS

1º.- Rechaza la demolición de los pabellones militares del antiguo Cuartel de la Trinidad, y censurar tanto el derribo como la forma en la que lo ha llevado a cabo la Consejería de Cultura, aprovechando las fechas navideñas a sabiendas de que es época de menor repercusión pública.

2º.-Rechazar la edificación de un nuevo inmueble de estilo contemporáneo sobre el solar de la antigua Escuela de Suboficiales, sobre los vestigios del histórico Cuartel de La Trinidad, así como recuperar elementos del patrimonio histórico en peligro de abandono o falta de protección.”

Abierto el debate el Sr. Zorrilla Díaz dijo que en relación al Cuartel de la Trinidad habían llevado iniciativas en otras ocasiones, en ésta, desgraciadamente, ya era “a posteriori” de la definitiva demolición de unos edificios que integraban el Cuartel de la Trinidad. Que no se iba a extender sobre la historia de ese conjunto histórico y monumental dado que llevaban una moción muy bien documentada al respecto, todos sabían que su origen databa del convento que fundaron los trinitarios en el siglo XVI, que con la desamortización se expropió a la iglesia y en sus terrenos se construyó un cuartel que estaba indisolublemente unido a la historia de esta Ciudad, al menos de los dos últimos siglos, y a algunos de los episodios históricos más importantes, sobre todo del siglo XIX, levantamientos militares, etc.

Continuó diciendo que en el año 1974 cesó su actividad como cuartel y desde entonces había sufrido un severo abandono y un progresivo deterioro tanto del edificio del convento como del edificio del cuartel, situación que parecía que se iba a solucionar en el año 2007 cuando se dio la transferencia de este conjunto declarado Bien de Interés Cultural desde el año 1980 a la Junta de Andalucía. Que era indudable, su Grupo lo había dicho, y también otros muchos colectivos y especialistas preocupados por la conservación del patrimonio histórico y artístico de nuestra Ciudad, que los edificios militares si bien no tenían un singular valor arquitectónico si lo tenían desde el punto de vista histórico y era interesante destacar como en Málaga apenas quedaban vestigios -a diferencia de otras ciudades- de arquitectura militar.



Asimismo dijo que en el año 2007 se anunció la creación en aquel espacio del llamado "Parque de los Cuentos", proyecto que al final quedó abandonado. En el año 2011, en enero, se aprobó definitivamente el Plan Especial sobre este entorno que preveía ya la demolición de los edificios militares y en enero del 2012 se le dio la licencia. También en esa fecha su Grupo presentó una moción intentado que se entablara un diálogo entre la Junta de Andalucía y la plataforma que agrupaba a más de 200 colectivos ciudadanos recientemente creada en esa fecha para evitar si no la demolición de todos los edificios militares -cuestión que nunca se había reclamado- si al menos la conservación del más representativo que era el pabellón de suboficiales, uno de los tres pabellones militares. En aquel debate se les acusó en multitud de ocasiones de querer conservar las caballerizas o las letrinas cuando no era esa la reclamación de su Grupo ni la de los colectivos ciudadanos, la reclamación era el conservar al menos un pabellón, el más representativo de ellos como ejemplo de esa arquitectura militar. Que entendían además que no era razonable que se pretendiera demoler esos edificios militares bajo el objetivo de querer realzar la visibilidad del monumento más antiguo que era el del Convento de la Trinidad y al mismo tiempo prever la edificación, la ejecución de un edificio nuevo en ese entorno para albergar dependencias relacionadas con el Instituto del Patrimonio Histórico Andaluz.

Añadió que la moción de su Grupo fue rechazada pero afortunadamente se entabló un diálogo entre la Consejería de Cultura y la Plataforma de los Colectivos Ciudadanos, se paralizó la demolición de los edificios militares, se empezó ese diálogo que parecía que no había continuado, de hecho la plataforma había estado esperando durante meses para poderse reunir con el Consejero de Cultura, tanto con el anterior como con el actual y no había tenido respuesta su solicitud de cita y veían lamentablemente con mucha decepción el que finalmente se hubiese ejecutado esa demolición, tanto por lo que suponían -ya lo había explicado- estos vestigios de arquitectura militar como por la forma en que se había hecho, en el mes de diciembre sin avisar a la Plataforma, sin que hubiese una fluidez en la comunicación en un diálogo que ya estaba iniciado.

Que su Grupo entendía que la licencia de demolición que se dio en su día era un acto reglado, obligado, conforme a la solicitud existente porque se ajustaba a la previsión urbanística de ese suelo, pero no así la aprobación del Plan Especial que dio pie a esa licencia. También se había manifestado públicamente el rechazo a esa demolición por representantes incluso del Equipo de Gobierno a pesar de que votasen en contra de las mociones de su Grupo en su día, tanto el parlamentario Garrido Moraga como el propio Alcalde que habían criticado la forma en la que se había llevado a cabo.

Finalmente dijo que lo que pretendían con esta moción, aunque el daño ya estaba hecho y era irreversible, era mostrar por parte de esta Comisión de Pleno, por parte del Ayuntamiento el rechazo a la demolición de los edificios militares y el rechazo a la edificación de un edificio de nueva planta en ese entorno.

El Sr. Brenes Cobos dijo que la moción ya se debatió en enero del año 2012 y que le sorprendían algunas de las manifestaciones que se realizaban, más aún cuando el propio Consejero de Cultura en estos días pasados estuvo explicando cómo se había hecho esa demolición, incluso las demoliciones de esos edificios, que se habían realizado en el mes





de noviembre y no allá por el mes de diciembre y fechas navideñas y demás, que creía que lo dejó bastante claro el Consejero de Cultura de la Junta.

Continuó diciendo que a su Grupo lo que no les gustaba era ver en esta moción tanto rechazo. Que creía que el sector de la Trinidad, de Miraflores, ese entorno, lo que se merecía eran oportunidades y equipamientos de futuro, que generasen ciudad y diesen valor a esa zona de la ciudad. Asimismo dijo que había encima de la mesa un proyecto bastante interesante, un proyecto de la UNESCO, y lo que le gustaría era que la moción olvidase tanto rechazo y se sumaran todos los grupos municipales del Ayuntamiento a trabajar de manera conjunta para que esa sede internacional de la UNESCO para el arte rupestre al final fuese una realidad desde el apoyo y el trabajo consensuado y compartido por todos los grupos municipales del Ayuntamiento. Creía que era una buena oportunidad y les tendía la mano para que la moción les sirviese justamente para ir todos de la mano para que eso fuese una realidad. En Málaga tenían muchas oportunidades y muchos elementos de patrimonio de arte rupestre para poner en valor y ese centro de arte rupestre internacional podía encontrar en la Trinidad y en ese ámbito todo el apoyo y todo el compromiso de la ciudad de Málaga y sus representantes en el Ayuntamiento.

El Sr. Maldonado Carrillo dijo que su Grupo quería volver a manifestar que en su momento cuando se solicitó una licencia para la demolición de esos pabellones se concedió porque legalmente correspondía hacerlo ya que no había ninguna razón objetiva que les impidiese concederla. Diferente era que el modo en que se había hecho la demolición –en su opinión- de lo menos adecuado y de lo menos correcto que se podía imaginar. Que había una voz vecinal y de colectivos como Zegrí por ejemplo planteando que no había habido un diálogo, un consenso, un conocimiento de lo que se quería hacer y cuándo. Había habido también una oportunidad perdida de hacerlo fuera de una fecha en la que todo el mundo estaba más dedicado a otras cuestiones que a ver si se iba a demoler o no los pabellones militares del Convento de la Trinidad.

Asimismo dijo que había una cuestión que realmente era la que al Equipo de Gobierno le preocupaba sobremanera, porque como decía el portavoz de Izquierda Unida el daño si lo había habido estaba hecho y era irreversible, que había un daño de mayor importancia en el tema de la Trinidad y era el desbarajuste que había en cuanto a propuestas de proyectos que ninguno cuajaba. Ahora estaban hablando de arte rupestre, antes hablaron del Parque de los Cuentos y antes de otras cuestiones que al final nunca habían llegado a ser una realidad.

Que su Grupo iba a pedirles al Grupo Socialista y también al de Izquierda Unida - porque había que recordar que los dos a pesar de lo que se podría imaginar escuchando las intervenciones en esta moción, desde la libertad que cada grupo tenía de manifestarse, pero al final tanto Izquierda Unida como el Partido Socialista tenían responsabilidades de gobierno en la Junta de Andalucía- que se pusieran de acuerdo y logren impulsar un proyecto que fuese beneficioso para la Ciudad, que fuese definitivo y que sobre todo fuese rápido, porque verdaderamente los vecinos de la Trinidad y de Málaga se sentían engañados por la Junta de Andalucía, que le estaban contando historias que podrían formar parte del contenido del Parque de los Cuentos y que nunca los habían conocido.



Que no tenían nada en contra de que se cumpliera lo que la Ley permitía, la demolición podía no parecerle bien al grupo de Izquierda Unida, ellos no tenían nada en contra de la demolición, aunque quizás no la habrían llevado a cabo si les hubiera correspondido a ellos solicitar la licencia, igual no lo habrían hecho, pero la realidad era otra, la solicitó la Junta de Andalucía, estaba en su derecho de hacerlo y ellos en la obligación de concederla. Que por tanto insistía que lo más importante en estos momentos era mirar hacia delante y tomar una decisión de común acuerdo los dos grupos que estaban gobernando en la Junta de Andalucía contando naturalmente con el Ayuntamiento de Málaga -no sólo para informar sino también para escuchar- y con los ciudadanos de Málaga.

El Sr. Zorrilla Díaz dijo que quería recordar que todos los representantes de los grupos políticos, tanto del Partido Popular como del Partido Socialista como del Grupo Izquierda Unida eran representantes de la ciudadanía malagueña y eran representantes en esta administración local que era el ayuntamiento de Málaga. Por tanto, esa apelación a que los dos grupos se pusieran de acuerdo para que se impulsase un proyecto definitivo para ese espacio más bien debería ser, y en eso podrían estar de acuerdo, que todos los grupos municipales se pusieran de acuerdo en instar a la otra administración que era la Junta de Andalucía, que no eran representantes del Gobierno Central sino del Ayuntamiento, instar a la Junta de Andalucía a que se llevase a cabo ese proyecto definitivo, pero habría que ver sobre qué base, porque su Grupo no estaba de acuerdo en que fuese un edificio nuevo, máxime cuando se habían demolido edificios históricos para liberar espacio y para que fuese más visible el edificio del convento de la Trinidad.

Asimismo dijo que ante lo manifestado por el Sr. Brenes Cobos quería decir que efectivamente el Consejero había informado de las fechas y de cómo se llevó a cabo la demolición pero había que puntualizar que había sido después de los hechos, y que no era cierto que se llevara a cabo la demolición en noviembre, en noviembre se empezó la demolición de las letrinas y de las caballerizas con lo que además ellos no tenían ningún inconveniente ni los colectivos vecinales en que se llevara a cabo. Que era de esperar que se informara, por lo menos a aquella plataforma ciudadana con la que se habían iniciado conversaciones casi un año antes, que se informara qué se estaba haciendo, cómo se iba a hacer y en qué plazos, pero no, los vecinos se lo tenían que imaginar porque allí había movimientos, que se estaban demoliendo las letrinas y las caballerizas y no se sabía hasta donde iba a llegar esa demolición, que efectivamente se llevó a cabo la demolición de los edificios más singulares en diciembre, muy cerca de la fecha de Navidad.

Que estaban de acuerdo que en la Trinidad lo que hacían falta y eran necesarios eran equipamientos y que aquel espacio era una oportunidad para mejorar los equipamientos del Distrito y de toda la Ciudad, pero lo que planteaba su Grupo y la plataforma ciudadana era que podría haberse aprovechado ese edificio histórico, haberlo conservado, además de conservar ese vestigio de la huella militar en la Ciudad, podría haberse aprovechado ese edificio de suboficiales para esos necesarios equipamientos, no echarlos abajo para dejar más libre el convento y a continuación plantear un edificio nuevo. Que por cierto el 20 de enero de este año se había hecho público por la Junta de Andalucía que aunque estuviese el proyecto de ese edificio nuevo no se iba a hacer, lógico porque tampoco estaban las cosas para hacer grandes inversiones. El proyecto que había



de la UNESCO de instalar ahí unas dependencias relacionadas con el patrimonio histórico, que podría ser un proyecto interesante y que podrían compartir y hubieran compartido de haberse fijado su ubicación en el antiguo edificio de suboficiales rehabilitado, por ahora no se iba a hacer, que lo que esperaban en todo caso era que eso no quedase también en un cuento como el del Parque de los Cuentos, que fuese una intención certera de llevar a cabo ese proyecto adelante.

Que por último y al Equipo de Gobierno le diría que no se eximiese de su responsabilidad en este caso. Había una licencia que se otorgó y efectivamente la licencia no había más remedio que otorgarla ya que era un acto reglado, la solicitud que se presentaba se ajustaba a la previsión urbanística de aquel terreno, pero que no olvidasen que antes se había aprobado un Plan Especial que permitía la demolición de los edificios militares y ese Plan Especial el único grupo que no lo votó fue el de Izquierda Unida. Que seguían manteniendo en la moción el rechazo a la forma y el fondo con el que esto se había llevado a cabo y no tendrían inconveniente en que los tres grupos instasen a la Junta de Andalucía a llevar a cabo los proyectos futuros y a recuperar ese espacio para el uso ciudadano tal y como era la reclamación de los vecinos, aunque desgraciadamente fuese sin restos ya de aquel cuartel de la Trinidad.

El Sr. Maldonado Carrillo dijo que entendía que aumenta los acuerdos con un punto nuevo.

El Sr. Zorrilla Díaz dijo que incluía ese punto pero en esos términos: "Instar a la Junta de Andalucía a que, en un plazo razonable, se lleven a cabo los proyectos adecuados para recuperar ese espacio para el uso ciudadano".

El Sr. Maldonado Carrillo dijo que hablaba de partidos políticos en la Junta de Andalucía, obviamente los dos grupos municipales no gobernaban en la Junta de Andalucía.

El Sr. Brenes Cobos dijo que veía no con sorpresa pero sí con preocupación que nuevamente se instalasen en la confrontación y en el partidismo en vez de trabajar de manera conjunta por un proyecto tan interesante como era contar con una sede internacional de la UNESCO, que creía que era una buena oportunidad para la ciudad de Málaga. Y cualquier proyecto que viniese de la mano de otra administración el Equipo de Gobierno lo que único que hacía era poner chinitas en el camino o intentar paralizarla desde el principio, y veía que esta sede de la UNESCO iba a contar con su rechazo. Que entendía que también lo rechazaban para evitarle esas responsabilidades que el Ministerio en este caso, el Gobierno Central, tendría que hacer de esta iniciativa.

Continuó diciendo que estaban perdiendo una magnífica oportunidad como Ayuntamiento y como partidos políticos de tener una visión de futuro de Málaga más allá del localismo y del sectarismo político y de intentar de sacar un rédito en el corto tiempo. Que la única administración que se había preocupado, que había invertido, que estaba conservando y que estaba poniendo en valor el convento de la Trinidad desde el siglo XVI era la Junta de Andalucía. La única administración que se había preocupado y que estaba llevando a cabo trabajos para la conservación y puesta en valor de ese espacio era la Junta



de Andalucía. Y ese cuento se traducía en unas inversiones de millones de euros y en obras que actualmente se estaban realizando en un espacio que cuando estaba en manos del Partido Popular, en el gobierno de José María Aznar, recordaba como se robaban columnas del siglo XVI del convento de la Trinidad, y él no escuchaba en aquellos momentos al Partido Popular en la ciudad de Málaga poner el grito en el cielo ni al Gobierno Central del que dependía, igual que el Partido Popular calló y calla cuando tenían un convento del siglo XVI en el Carmen, en San Andrés, que era de propiedad municipal, lo tenían en el mayor de los abandonos, ojalá ahí también hubiera un Parque de los Cuentos para que invirtieran, para que se pusiera en valor con millones de euros como hacía la Junta de Andalucía, porque aquí el único que contaba cuentos al parecer era el que les prometía proyectos en el Astoria o Museos de las Joyas en Tabacalera, eso sí que eran cuentos.

El Sr. Maldonado Carrillo le dijo al Sr. Brenes que dirigiese sus reprimendas a quien tenía que dirigir las que era a quien le había planteado la cuestión polémica, es decir, que creía que cuando hablaba del Partido Popular realmente su subconsciente estaba hablando de Izquierda Unida, que debía ser así, de lo contrario estaba perdido porque no se había enterado de nada. Creía que el Sr. Brenes había intentado cerrar su voz, su caja de resonancia para no soltar la palabra “nuestros compañeros de Izquierda Unida en el gobierno de la Junta”, y había hablado del PP y del Ministerio, pero la responsabilidad de mantener y conservar la Trinidad le correspondía a la Junta de Andalucía, el esfuerzo que había hecho, bienvenido fuese pero era su obligación. La Junta de Andalucía tenía que mantener la Trinidad pero pidió que no se quedase solo en mantenimiento y conservación, que pasase y subiese al siguiente escalón de darle un uso definitivo, y que en eso sí que estaban fallando, en eso habían fallado y tenían un cero, una calificación de cero en esta Ciudad, no en este Grupo. Que buena prueba de ello eran las manifestaciones que había en la calle, en los foros en los que se hablaba de este tema les estaban echando en cara que no estaban haciendo nada, sólo engañar, mentir -no se lo decía al Sr. Sergio Brenes-, que lo que decía era que la Junta de Andalucía estaba mintiendo porque estaba planteando cuestiones que nunca veían la luz y además las iban cambiando con una tranquilidad que la verdad causaba sorpresa.

Continuó diciendo que le sorprendía que Izquierda Unida no recurriera la licencia de demolición en su momento, que podían haber recurrido, haberlo intentado y así podrían decir que intentaron todo lo posible, que utilizaron todos los argumentos pero no le hicieron caso, pero en su momento no articularon una solución, que sólo se lo quería recordar para que en adelante si alguna vez estaban en desacuerdo con algo desde el primer paso inicien la andadura para impedir que eso tenga lugar, porque a lo mejor podrían haber tenido éxito en el recurso, no lo sabía, pero no lo pusieron.

Que apoyaban la moción porque entendían que en esta propuesta, como el Equipo de Gobierno, estaban defendiendo la voz de la ciudad de Málaga en estos momentos y ahí los iban a tener a su lado, que no pasaba lo mismo con el Partido Socialista que estaba de espaldas a la pared o de espaldas a la realidad y seguramente no porque no los hubiese castigado el pueblo de Málaga, que también, en las elecciones estaban recibiendo ese castigo, sino porque estaban faltando a la verdad desde hacía mucho tiempo con las propuestas que hacían de uso de la Trinidad que nunca veían la Luz.



El Sr. Brenes Cobos dijo que tenía una duda, ¿el Sr. Maldonado que firmó esa licencia de demolición iba a apoyar ahora a ese rechazo a la demolición?.

El Sr. Maldonado Carrillo respondió que sí, ¿usted había oído que iban a apoyar la moción?, pues ya estaba.

El Sr. Brenes Cobos dijo que le sorprendía que el que había echado esa firma para aprobar esa demolición....

El Sr. Maldonado Carrillo le preguntó si le iba a discutir la decisión de su voto, que no tenía que preguntarle nada, que terminó el turno de palabra, decidían el voto cada grupo y el Sr. Brenes que era una persona respetuosa debía respetarlos sin ningún comentario, ya se libraría él de hacer comentarios de lo que los demás decidiesen votar, que eso no se debía hacer.

En el transcurso del debate el Sr. Zorrilla Díaz, Proponente de la Moción, formuló una enmienda de adición de un tercer acuerdo que es como sigue:

*“3º.-Instar a la Junta de Andalucía a que, en un plazo razonable, se lleven a cabo los proyectos adecuados para recuperar ese espacio para el uso ciudadano.”*

**A la vista de cuanto antecede, la Comisión, con el voto a favor del Grupo Municipal I.U. L.V.-C.A. y del Grupo Municipal Popular, y el voto en contra del Grupo Municipal Socialista, propuso al Excmo. Ayuntamiento Pleno, la adopción de los siguientes acuerdos:**

1º.- Rechazar la demolición de los pabellones militares del antiguo Cuartel de la Trinidad, y censurar tanto el derribo como la forma en la que lo ha llevado a cabo la Consejería de Cultura, aprovechando las fechas navideñas a sabiendas de que es época de menor repercusión pública.

2º.-Rechazar la edificación de un nuevo inmueble de estilo contemporáneo sobre el solar de la antigua Escuela de Suboficiales, sobre los vestigios del histórico Cuartel de La Trinidad, así como recuperar elementos del patrimonio histórico en peligro de abandono o falta de protección.

3º.-Instar a la Junta de Andalucía a que, en un plazo razonable, se lleven a cabo los proyectos adecuados para recuperar ese espacio para el uso ciudadano.

**Punto nº 3.- Se dio cuenta de Moción presentada por el Portavoz del Grupo Municipal I.U. L.V.-CA., D. Eduardo Zorrilla Díaz, relativa a la subida de las tarifas del transporte público, la cual es como sigue:**

“Nuevamente la ciudadanía malagueña se ha encontrado en el comienzo de año, a partir del 1 de enero, con una brutal subida en las tarifas del servicio de autobuses municipales, y con otras subidas en el transporte público con en el caso del Cercanías, que se une a otras subidas anteriores de servicios y tasas municipales, y a la subida de algunos



impuestos y servicios básicos, como del Impuesto de Bienes Inmuebles (IBI), el Impuesto del Valor Añadido (IVA) o de la tarifa de la electricidad.

La cuesta de enero va a ser especialmente dura para muchas familias porque el año nos trae, por ejemplo, un aumento del billete del autobús. El billete sencillo sube 10 céntimos y el bono de 10 viajes sube 30 céntimos. Esta desproporcionada subida sigue la tónica de los últimos años, donde el Transporte Público ha sido objeto de un constante ataque por parte de las políticas desarrolladas por el equipo de gobierno municipal. No entendemos cómo puede emprender el PP un incremento de esta magnitud en un momento en que los ciudadanos están padeciendo la crisis de manera directa.

Ésta subida grava muy negativamente la economía del conjunto de los/as malagueños/as y perjudican de manera especial a aquellas familias con menor poder adquisitivo, principales usuarios/as de este tipo de transporte. En una época de crisis y recesión económica, no se ha tenido en cuenta las situaciones alarmantes por las que pasan la mayoría de los malagueños.

Esta subida desproporcionada, es un ataque frente al conjunto de la sociedad malagueña y sin justificación, constituyen una agresión sin precedentes contra la renta disponible de la ciudadanía y contra todas aquellas políticas que persiguen incentivar el transporte colectivo tan necesario en una ciudad como la nuestra donde la congestión del tráfico representa una de las principales disfunciones, con graves repercusiones en la salud, el medio ambiente, el entorno urbano y en la economía.

Precisamente, un estudio de Facua revela que en 2012 el 'bonobús' de la EMT es el más caro de Andalucía y el quinto más costoso a nivel estatal, eso sin contar con la subida producida en 2013. El estudio, que forma parte de un informe de Facua sobre las tarifas de los autobuses en 39 ciudades del territorio nacional, revela que viajar en autobús costaba de media 0,71 euros con una tarjeta recargable con trasbordo y 1,05 euros, un 47,9 por ciento más con el billete univiaje. En estos bonos Málaga y Jerez tenían los precios más elevados de la Comunidad, en concreto cifrados en ocho euros, en 2012.

Por otro lado, se produce una fuerte subida de un 6% del billete de Cercanías de Renfe, un nuevo incremento se va a notar y mucho y que es otra estocada para los trabajadores y las familias malagueñas con menos recursos. Además, cabe recordar que la línea 1 del Cercanías Málaga-Fuengirola es una de las cuatro líneas más rentables del país, con puntas de hasta 26.000 viajeros al día.

En base en lo anterior, vengo a proponer la adopción del siguiente

## **ACUERDOS**

1º.- Instar al equipo de gobierno a que se congelen los precios de los billetes de autobús urbano, y se retracten de las subidas previstas. Al mismo tiempo, que exigir al gobierno central que congele los precios del billete de Cercanías de Renfe.”



Abierto el debate el Sr. Zorrilla Díaz comenzó su intervención diciendo que recientemente fue objeto de debate cuando discutieron las ordenanzas fiscales y las nuevas tarifas municipales la subida del transporte municipal, en concreto la tarifa de la EMT correspondiente al billete ordinario de 1,20 a 1,30 euros y al bonobús ordinario de 8 a 8,30 euros. Que eso hacía, lo decía un estudio de FACUA, que fuesen la ciudad andaluza -junto a Jerez- que tenía el bonobús ordinario más caro y que tuviesen un billete ordinario muy por encima de la media andaluza que estaría en 1,05 euros. Que eran la quinta ciudad de España en cuanto al precio del bonobús, y eso unido a una subida también muy importante del billete del tren de cercanías dependiente de RENFE que era de un 6%, unido a las subidas que se estaban sufriendo del IVA, a la retirada de la paga extra sobre todo a los empleados públicos, subidas de la luz, subidas del resto de tasas, etc., todo ello hacía que estuviesen teniendo todos los malagueños y malagueñas una cuesta de enero especialmente dura este año. Que por lo anteriormente expuesto llevaban esta moción planteando sencillamente que se congelasen tanto el billete ordinario como el bonobús de la EMT y que se diese marcha atrás, que se revisase esta subida y que se instase al Gobierno Central a hacer lo mismo con el billete de cercanías.

Finalmente dijo que al hilo del debate anterior quería comentar que no habían recurrido esta subida del bonobús como no recurrieron el conjunto de medidas o resoluciones del Ayuntamiento con las que podían estar en contra -que eran muchas- porque con el tema de las tasas judiciales de Gallardón les saldría por una millonada.

El Sr. Brenes Cobos dijo que iban a apoyar la iniciativa porque iba en la línea de lo que llevaban planteando en los últimos años en el Ayuntamiento, que el Equipo de Gobierno estaba multiplicando por mucho los impuestos que le estaban cobrando a los malagueños justamente en el momento en que peor lo estaban pasando. Que mientras llevaban a cabo una política económica que lo que pretendía era perdonar 72 millones en el Convenio Urbanístico de Repsol a los grandes bancos y sin embargo no dudaban al castigar a aquellas personas que a diario necesitaban coger los autobuses urbanos de la ciudad de Málaga, que esa era la política económica que el Equipo de Gobierno estaba aplicando. Asimismo dijo que resultaba revelador ese informe que hacía FACUA donde dejaba en evidencia que la ciudad de Málaga era la más cara respecto al servicio de autobús, que lo veían bastante preocupante, al igual que veían preocupante que el Partido Popular a través del Gobierno Central castigasen a los ciudadanos subiendo el billete del tren de cercanías.

El Sr. López Maldonado dijo que no estaba tan de acuerdo, que era cuestión de percepciones. Que creía que ambos grupos de la Oposición estaban mintiendo, no en que el billete hubiese subido de 1,20 a 1,30 euros, no en que el bonobús hubiese subido de 8 a 8,30 euros, que era cierto, pero mentían al decir que en el transporte público Málaga era la ciudad más cara -palabras literales del Sr. Brenes-, que eso era falso. El informe de FACUA hacía referencia exclusivamente al bonobús y acertaba, eran la quinta Ciudad en área metropolitana de España y por ende eran la quinta ciudad en los precios, no era algo descabellado. Pero a la Oposición se les había olvidado decir varias cosas, por ejemplo, que las subidas del transporte público en Málaga siempre estaban por debajo del IPC general, siempre. Lo segundo que se les había olvidado era que el IPC del transporte en el año 2009 fue del 4%, en el año 2010 del 9,2% y en el año 2011 del 4,9%, que también



quería decir que los desfases presupuestarios en materia de hidrocarburos, algunos lo estimaban en 6 millones de euros anuales, se encajaban dentro de las partidas de la EMT y que no generaban un incremento de las transferencias del Ayuntamiento a la empresa de transportes. Que había dos impuestos en la Comunidad Autónoma llamados Céntimo Sanitario que hacían que los mil litros de combustible se tasasen con un impuesto adicional de 24 euros, ahora 48 euros. Que eran la única Comunidad Autónoma que habían duplicado el Céntimo Sanitario y al director general de fomento que formaba parte del partido que gestionaba actualmente la Consejería de Fomento se lo habían pedido ya en innumerables ocasiones. Valencia, Madrid, habían devuelto ese Céntimo Sanitario, sin embargo la Comunidad Autónoma Andaluza era la Comunidad Autónoma con los impuestos sobre los hidrocarburos más altos de España y no había ninguna manera a conseguir que los que gestionaban la Comunidad Autónoma percibiesen con objetividad esas tasas, que eso sí que era subir los impuestos, porque sí que estaban obligados a coger el transporte público.

Continuó diciendo que el billete ordinario en Barcelona costaba 2 euros, Badalona 2 euros, Madrid 1,50, Valencia 1,50, Palma de Mallorca 1,50, San Sebastián 1,45, Sabadell 1,40 y podría seguir así diciendo innumerables ciudades españolas donde el billete ordinario era más caro que en Málaga, Sevilla, Zaragoza, Valladolid, Granada, en todas esas ciudades el billete era más caro que en Málaga, que la tarjeta de estudiantes en Barcelona costaba 100 euros, en Badalona 101 euros, en Zaragoza 74 euros, y en Málaga 26. Que así podía seguir poniendo ejemplos y la Oposición podía seguir mintiendo todo lo que quisiera. Que FACUA no hacía referencia en ningún momento a nada de lo que él estaba trasladando aquí, al bonobús sí, y era verdad, eran la quinta ciudad más cara porque eran además la quinta área metropolitana de España.

Que en definitiva entendía que en el metro de Sevilla, gestionado por Izquierda Unida, podría hacer caso de su moción, que en la recarga de 10 euros, en principio el coste era de 0,82 euros, con un salto pasaba a 1,17 euros, con dos saltos 1,37 euros, que desde el año 2009 el trasbordo en Málaga era gratuito, que tenían la mejor EMT de España, que se sentía orgulloso de tener la mejor empresa de transportes de España y que además tenían una política de impuestos y de tasas envidiable para cualquier empresa de transportes.

El Sr. Zorrilla Díaz pidió que no lo acusase de mentir tan ligeramente porque si quería le repetía literalmente lo que había dicho, que lo que había dicho era que, según el estudio de FACUA, tenían el bonobús más caro de Andalucía junto a la ciudad de Jerez y que tenían el precio del billete ordinario por encima de la media de Andalucía que era de 1,05 euros. Que de sus palabras no había salido, ahí estaba el acta, que fuesen la ciudad más cara de España o que tuviesen el billete ordinario más caro de España. Que había dado dos datos significativos porque además el Equipo de Gobierno siempre había presumido del precio del billete ordinario. Que además quería puntualizar que el estudio se refería al año 2012 antes de aprobarse la subida, que ese estudio se refería a cuando tenían el bonobús en 8 euros y no en 8,30 euros y el billete ordinario en 1,20 euros y no en 1,30 euros. Que eso era literalmente lo que había dicho y se reafirmaba en lo mismo.

Que decía el Sr. López Maldonado que eran la quinta ciudad en número de habitantes y por tanto eran la quinta ciudad en precios de España, que suponía que se





refería al bonobús ordinario que era de lo que hablaba el estudio de FACUA. Que Sevilla era una ciudad por lo menos de la misma entidad que Málaga o algo más en número de habitantes y tenía un precio más barato, por citarle un solo ejemplo. Que asimismo le ponía de ejemplo cómo por parte de la Junta de Andalucía se estaba contribuyendo a la subida de los precios con el céntimo sanitario sobre los combustibles que había sido retirado en Madrid y en Valencia. Que sinceramente le tenía que decir que preferible era no retirar ese céntimo sanitario del combustible y no tener que emprender privatizaciones de centros hospitalarios o cierres de centros de salud y urgencias, etc., que en política siempre se trataba de elegir entre una cosa y otra y sobre todo cuando había recursos escasos, y la verdad era que le parecía unos ejemplos muy lamentables los de Madrid y Valencia en relación con ese céntimo sanitario si se atenían a la política sanitaria que se estaba llevando a cabo en esas dos Comunidades.

Asimismo dijo que el Sr. López Maldonado acusaba de mentir a los grupos de la Oposición y sin embargo manejaba los datos completamente a su antojo, tergiversándolos, ponía como ejemplo el precio de la tarjeta de Barcelona, 100 euros, cuando sabía que estaba hablando de una tarjeta combinada que valía para distintos sistemas de transportes, es decir que no era comparable a lo del bonobús, que el Sr. López Maldonado lo sabía y no debía citarlo como ejemplo, porque eso si no era mentir se le parecía mucho, o era tergiversar. Que el ejemplo que ponía del precio que tenía el metro en Sevilla era cierto, era un precio caro no sólo para los ciudadanos sino para el Ayuntamiento de Sevilla y para la Junta de Andalucía el mantener con 50 millones de euros anuales el desfase que había entre el coste del servicio y lo realmente ingresado con respecto a las tarifas. Y que se acogía al segundo ejemplo, saliéndose un poco del tema, con algo muy relacionado con el transporte público y con la posición que el Equipo de Gobierno mantenía en la Ciudad, que pensasen en esa misma reflexión con respecto al metro de Málaga, porque si el metro de Málaga no llegaba a la Malagueta o al Palo, el desfase entre el coste del servicio y lo que se ingresará supondrá también un precio muy alto no sólo para los ciudadanos malagueños sino también para el Ayuntamiento.

El Sr. Brenes Cobos dijo que no le había quedado claro en que se mentía, porque el estudio que hacía esa federación de consumidores evidenciaba lo que evidenciaba, que eran la Ciudad con el bonobús de transporte más caro de Andalucía. ¿Eso era falso?, ¿era falso que mientras le subían 10 céntimos por billete a todos los ciudadanos malagueños renunciaban a cobrar los 72 millones de euros del Convenio de Repsol, perdonándole esa cantidad a los bancos gallegos?, ¿era falso que también estaban renunciando a esos 58 millones de euros de la Térmica?, que no se recogían en esos Presupuestos Municipales que habían presentado y que habían aprobado, pero si había castigo al ciudadano, castigo al bolsillo del ciudadano malagueño, eso sí lo hacían.

Que tampoco le había oído como concejal de transporte y movilidad de esta Ciudad hacer ningún tipo de referencia a esa subida del 6% del cercanías que había aprobado el Gobierno de la Nación, ¿era falso también?, ¿o era que no se pronunciaba porque el Alcalde como Senador votó esa subida del 6% del billete del cercanías?, ¿o a los ciudadanos malagueños que utilizaban el cercanías no les repercutía ese incremento?. Pues si les repercutía, y por todo eso apoyaban la moción y el Equipo de Gobierno también debería preocuparse por los ciudadanos malagueños y defender que en estos momentos era



cuando más había que apoyar a las familias y más a las familias que utilizaban el transporte público en esta Ciudad, apoyarlas económicamente, y para eso se habían presentado muchas iniciativas en este Ayuntamiento en los tiempos de crisis, para apoyar a las personas mayores, para apoyar a las personas desempleadas, para apoyar a los estudiantes, para apoyar las zonas que más necesitaban de ese transporte público y siempre habían contado con la oposición del Partido Popular en esta Ciudad. Que por muy orgullosos que se pudiesen sentir de la EMT había muchísimo que mejorar en la ciudad de Málaga y solamente deberían de prestar atención a lo que les decían los ciudadanos usuarios del transporte público.

El Sr. Maldonado Carrillo dijo que quería aclarar una cuestión que había planteado el Sr. Brenes como portavoz del Grupo Socialista en su última intervención, cuando decía que habían perdonado a ENDESA los 58 millones de euros de la Térmica, que les quería aclarar que esos millones estaban reclamados por vía ejecutiva en espera de que se hiciese efectivo el pago y habían recurrido a la vía que legalmente tenían a su disposición para reclamar lo que les pertenecía a todos los malagueños, que estaban luchando, por tanto no se trataba de un dinero que hubiesen abandonado a su suerte. Y en cuanto a REPSOL, que decía que le habían perdonado y regalado a la banca gallega setenta y tantos millones de euros le tenía que aclarar que esa banca gallega a la que se refería fue intervenida y, por tanto, fue incapaz de hacer frente al pago de la deuda que tenía con el Ayuntamiento y lo que habían hecho era cobrar la deuda de otra manera, cobrarla en especie y en su momento lo convertirían en dinero, que siempre era mejor eso que perderlo todo, que creía que habían hecho la mejor defensa que se puede hacer de los intereses de la Ciudad.

El Sr. López Maldonado dijo que trasladaban cosas que no eran ciertas, al igual que cuando habían dicho que la ciudad más cara donde se cogía el autobús era Málaga, eso era falso, tenían siete títulos de transportes gratuitos o subvencionados, que todo eso que había dicho que el Partido Socialista había hecho propuestas y que se había encontrado con la oposición del Equipo de Gobierno no era cierto, mayores, desempleados, estudiantes, parados de larga duración, etc, siete títulos de transporte bonificados, ¿dónde estaba esa oposición?, lo había impulsado el Equipo de Gobierno. Que para los estudiantes el precio en Málaga eran 26 euros al mes, en Córdoba eran 5 euros cada diez viajes, lo de Málaga era una tarifa plana, era cuestión de modelos. Cuántas veces cogía el autobús un estudiante a lo largo de los 22 ó 23 días lectivos que había, pues tenía tarifa plana y lo podía coger todas las veces que quisiera. Que en Barcelona, insistía, 101,85 euros, que era un sistema combinado, sí como Madrid, donde existía la tarjeta metrobús, pero eso era posible porque el metro no era como iba a ser en Málaga, privado, que era lo que decidió la Junta de Andalucía en su momento. El metro era aportación de la Comunidad Autónoma y formaba parte de un sistema combinado de transporte público, no era un metro privado como en Málaga, con lo cual había ciertas diferencias, los ciudadanos malagueños pagarán el autobús y luego pagarán un trasbordo en el metro porque era privado, era diferente al de Madrid y era diferente al de Barcelona.

Continuó diciendo que podía haber un arreglo facilísimo, que en vez de hacer esfuerzos en el transporte público únicamente el Ayuntamiento que alguna vez lo hiciera la Comunidad Autónoma, así de sencillo, porque nunca habían participado, jamás, en el impulso del transporte público de los municipios, eso sí, los consorcios de transportes que



gestionaban desde la Comunidad Autónoma habían subido este año un 4,2% las tarifas. Que nadie había oído hablar de esa subida aquí, y el Partido Popular la había apoyado porque eran coherentes y porque entendían que al igual que subía el coste del combustible se encarecían las tarifas técnicas de traslados de viajeros y era necesario adecuarlas a la subida de IPC, etc. Eso era la coherencia, la coherencia de llevar quince años trabajando en un modelo de metro y la coherencia de no querer cambiarlo en quince días.

Sometida a votación la Moción transcrita, el resultado de la misma fue el siguiente:

La Comisión, con el voto a favor del Grupo Municipal I.U. L.V.-C.A. y del Grupo Municipal Socialista, y con el voto en contra del Grupo Municipal Popular, dictaminó desfavorablemente la presente iniciativa, por lo que, en virtud de lo establecido en el art. 157.1 del Reglamento Orgánico del Pleno del Ayuntamiento de Málaga, no se continuará con su tramitación plenaria y por la Secretaría de la Comisión se procederá a la devolución de la iniciativa al autor de la misma.

**Punto nº 4.- Se dio cuenta de Moción presentada por el Portavoz del Grupo Municipal I.U. L.V.-CA., D. Eduardo Zorrilla Díaz, relativa a aparcamientos para bicicletas, la cual es como sigue:**

“En el mes de mayo de 2009 nuestro grupo presentó una moción relativa a aparcamientos para bicicletas que fue rechazada por el equipo de gobierno, en la misma también planteamos la creación de un servicio municipal de préstamo gratuito de bicicletas.

En la misma planteamos la necesidad de complementar el desarrollo de la red de carriles bici una red de estacionamientos y lugares habilitados para aparcamiento de bicicletas. Si según las normas las bicicletas se tienen que aparcar en los aparca bicicletas es la obligación del equipo de gobierno habilitar todos los aparcamientos para bicicletas que sean necesarios para que el mobiliario urbano y el arbolado no sufra ningún daño. En una primera fase, desde IU proponíamos instalar 20 aparcamientos para bicicletas de 350 puntos de estacionamiento.

También hemos conocido que la Asociación Ruedas redondas ha emprendido una campaña para reivindicar el uso de los parkings municipales como aparcamiento también de bicicletas, como ya es posible en otras ciudades españolas.

Además entendemos que es necesario que se ponga en marcha un servicio municipal de préstamo gratuito de bicicletas, facilitando de esta forma todos desplazamientos en el centro, en los distritos y en la periferia, y fomentando un transporte alternativo.

La idea sería establecer varios lugares en la ciudad donde se pudieran recoger y depositar las bicicletas. En otras ciudades españolas se han puesto en marcha e impulsado este servicio de préstamo gratuito de bicicletas y ha dado muy buenos resultados. Es el caso de Sevilla o Pamplona, donde con una buena red con estos puntos de alquiler a lo



largo de la ciudad y una gran cantidad de bicicletas, se han conseguido cifras de centenares de usuarios al día.

Por último, seguimos pensando que Málaga tiene que unirse a la Red de Ciudades por la Bicicleta y estar representada en esta entidad que ha creado un carnet nacional de alquiler de bicicletas que permite a los usuarios compartir los servicios que ofrecen distintas ciudades españolas.

Por todo ello, proponemos para su aprobación los siguientes

### **ACUERDOS**

1º.- Instar al equipo de gobierno a habilitar y permitir el uso de los parkings municipales como aparcamiento también de bicicletas, como ya es posible en otras ciudades españolas, así como incrementar el número de aparcamientos para bicicletas en puntos estratégicos de la ciudad.

2º.- Iniciar los estudios que conduzca a la creación de un servicio municipal de préstamo gratuito de bicicletas, sistema que ya funciona con éxito en muchas ciudades europeas y españolas, así como la adhesión de la capital a la Red de Ciudades por la Bicicleta para que el Ayuntamiento de Málaga pueda participar en las próximas reuniones de esta entidad.”

Antes del inicio del debate el Sr. Brenes Cobos solicitó que se debatiesen de forma conjunta el presente punto y el número 6, a lo que todos los presentes accedieron.

Abierto el debate el Sr. Zorrilla Díaz dijo que en mayo del año 2009 su Grupo ya presentó una moción relativa a los aparcamientos de bicicletas y también para que se creara un servicio municipal de préstamos gratuitos de bicicletas, dicha moción fue rechazada en su momento por el Equipo de Gobierno, que habían planteado distintas iniciativas en las que ponían de manifiesto la necesidad de desarrollar la red de carriles bici existentes que actualmente era muy deficiente, en algunos tramos con falta de seguridad, y sobre todo poco interconectada y que asimismo se habilitaran los medios para poder aparcar las bicicletas. El transporte en bicicletas era una alternativa parcial junto al fomento del transporte público y el tránsito de los viandantes para ir reduciendo la preeminencia del transporte privado en coche. Que era un objetivo no sólo marcado por los convenios internacionales para la reducción de las emisiones de CO2 de las cuales la principal fuente era el tráfico rodado sino que era un objetivo que se marcaba en el propio Plan de Movilidad Sostenible que fue aprobado inicialmente por el Ayuntamiento de Málaga. Para ello era necesario que junto a que tuviesen una red de carriles bici segura, cómoda e interconectada que permitiese hacer tránsitos en la Ciudad de pequeña o media distancia, era necesario que los ciclistas también tuviesen cierta seguridad y comodidad a la hora de aparcar las bicicletas, no en vano era conocido como estaba subiendo de manera muy importante la sustracción de estos vehículos.

Continuó diciendo que habían conocido recientemente que la Asociación Ruedas Redondas, a la que querían saludar porque creían que se encontraba presente un



representante, emprendió recientemente una campaña para reivindicar el uso de los parkings municipales como aparcamiento también para bicicletas, solicitud que era compartida plenamente por su Grupo, que entendían además -siempre lo habían manifestado- que los parkings municipales eran unas instalaciones, unas infraestructuras que aunque estuviesen gestionadas por una empresa municipal mixta, con participación de capital privado que lógicamente tenía como fin la obtención de unos beneficios, a pesar de esa gestión por una empresa mixta eran una infraestructura municipal y debían estar al servicio de la movilidad y en este caso de la movilidad sostenible y podrían ser mucho más aprovechadas para esos aparcamientos de bicicletas, que podrían ser bien gratuitos o bien a un precio simbólico o a un precio bastante atractivo para que puedan los ciclistas aparcar sus bicicletas, porque había que recordar, no estaba de más recordarlo, que cada persona que transitaba en bicicleta por la Ciudad hacía un bien no solo a sí mismo sino al conjunto porque estaba absteniéndose de contaminar y de causar molestias al resto de los ciudadanos, que esta idea se estaba impulsando en distintas ciudades.

Finalmente dijo que también planteaban que el Ayuntamiento se adhiriese a la Red de Ciudades por la Bicicleta que fomentaba entre distintos ayuntamientos este tipo de actuaciones.

Que por lo anteriormente expuesto solicitaban sencillamente el que se instase al Gobierno Municipal a permitir y habilitar el estacionamiento de bicicletas en los parkings municipales, en segundo lugar el que se iniciasen los estudios para la creación de un servicio de alquiler de bicicletas y en tercer lugar la adhesión del Ayuntamiento a la Red de Ciudades por la Bicicleta.

El Sr. Brenes Cobos dijo que la moción que planteaba su Grupo venía también a raíz de esa petición que hacía la Asociación Ruedas Redondas de la creación de esos aparcamientos para bicicletas utilizando la red de parkings municipales, que ellos en su programa electoral contemplaban esa petición, que habían debatido en los últimos años muchas mociones sobre la creación de esos carriles bicis, ese apoyo a la movilidad en bicicleta en la ciudad de Málaga, que se enmarcaba todo esto dentro de lo que debía ser el Plan de Movilidad Sostenible que tenían aprobado y que después debatirían su cumplimiento. Continuó diciendo que entendía que era una petición que iba a salir por unanimidad o así debería ser, y no solo para pararse en esos aparcamientos municipales sino en todos aquellos edificios municipales que simplemente por su atracción de personal estimasen que era conveniente contar con esos aparcamientos para bicicletas.

Que habitualmente se miraban en otras ciudades que eran punteras en determinadas materias, que respecto a este tema tenían alguna ciudad cercana como Sevilla donde en el impulso al uso de la bicicleta les llevaba bastante delantera. Que no había habido nunca, quizás, esa voluntad de querer situarse como puntera y habían ido siempre actuando de manera obligada en este caso, o siempre por detrás de lo que la propia ciudadanía les iba exigiendo. Que no iban a negar que se habían hecho cosas en la Ciudad, se podían haber hecho más y mejor, que habían presentado muchísimas iniciativas en el Ayuntamiento en esa línea, había habido financiación de otras administraciones para la creación de esos carriles bicis, que se habían creado algunos, como decía el compañero Eduardo Zorrilla con mucha razón, con bastante déficit de seguridad, tramos de carriles bicis que



actualmente no estaban comunicados, zonas, distritos completos de la Ciudad que no contaban con ni un solo metro de carril bici. Que continuamente se debatían mociones para que cada infraestructura nueva de transportes viario que se fuese haciendo en la ciudad de Málaga contemplase también la inclusión de esos carriles bici, que recordaba que en la pasada comisión se debatió sobre la conexión entre las barriadas de Guadalmar y San Julián donde también se planteaba que además del acceso peatonal se procurase ese acceso rodado, un carril bici, también había iniciativas para la zona de Churriana y la zona de Campamento Benítez y Parador de Golf, es decir que se había debatido mucho y estaban trabajando como Grupo Municipal Socialista en la creación de esos espacios, por eso entendían que se estaban haciendo cosas y por eso pedían implementar, que se continuase trabajando y que se hiciese en este caso con el tejido ciudadano que les llevaba bastante delantera en el trabajo que tenían que hacer para la creación de esa red de carriles bici y por tanto aparcamientos y otras necesidades que esa movilidad tenía en la ciudad de Málaga.

El Sr. López Maldonado dijo que era fácil hacer un debate en el que todos estuviesen de acuerdo, en este caso creía que nadie mentía y en este caso creía que todos sumaban, que el Equipo de Gobierno estaba totalmente de acuerdo con ambas iniciativas.

Que si les parecía bien iba a dirigirse primero a la moción del Grupo Socialista porque la tenía en primer lugar, que estaban tan de acuerdo, tan, tan, tan de acuerdo que el texto estaba incluido en el Plan de Movilidad o sea que el Grupo Socialista había cortado y pegado del texto del Plan de Movilidad, con lo cual no solo estaban de acuerdo sino que lo impulsaba el Equipo de Gobierno, es decir, no podía decirles que mintiesen porque lo habían redactado ellos y además se había puesto lo que creían que era coherente con lo cual tenían todos los beneplácitos en ese texto. En cuanto a la moción de Izquierda Unida, en referencia a la parte dispositiva de la moción, luego si querían hacía referencia a la parte propositiva, pues exactamente igual, el Equipo de Gobierno estaba trabajando -todos lo conocían porque ya había sido público- en la creación de un sistema municipal de préstamo de bicicletas, todos conocían que estaban redactando proyectos porque así se lo habían trasladado, sobre las posibilidades de ampliación de la red de carriles bici, que conocían que estaban implementando actividades en todos los distritos de aparcamiento para las bicicletas, actuaciones que mejoren y que fomenten la actividad del transporte en bicicleta, y todos eran conscientes de que quizás habían empezado tarde, que era cierto que otras ciudades les llevaban delantera, bastante delantera, era totalmente cierto y también era totalmente verídico que estaban en el camino hacia la obtención de esos deseos, tanto de los que gestionaban la Ciudad como de los ciudadanos que les trasladaban múltiples iniciativas.

En cuanto a los parkings municipales dijo que hacía pocos días en prensa había salido una noticia en la que el Presidente de la Sociedad Municipal de Aparcamientos trasladaba que no tenía ningún inconveniente en hacer un piloto, en estudiar pros y contras y en analizar cuáles eran las situaciones, que también era cierto que los parkings estaban contruidos para coches, no para bicicletas y eso generaba una serie de situaciones que había que definir, porque las rampas eran para coches no para bicicletas, porque los ascensores eran para personas no para bicicletas, y había que ver cómo se podía aunar todo este tipo de intereses, pero que no había una negativa, no habían dicho no, que había una



iniciativa, que era veámoslo, analicémoslo, veamos la seguridad jurídica, que se utilicen gratis, que no se utilicen gratis, cuáles eran las responsabilidades de unos y de otros y en función de eso harían un proyecto piloto para verificar la viabilidad de esos tipos de sistemas.

Finalizó su primera intervención diciendo que inicialmente ambas mociones tenían en espíritu el apoyo del Equipo de Gobierno, el sentido del voto esperarían a decidirse en el segundo turno.

El Sr. Zorrilla Díaz mostró su satisfacción porque al menos en espíritu estuviesen de acuerdo con las mociones, que los mantenía en intriga hasta el final pero que creía que las iban a aprobar porque con el nivel de coincidencias que habían manifestado no tendría lógica otra cosa. Que efectivamente sabían que se estaba trabajando en este tema y creía que eran conscientes -agradecía que así se hubiese expresado públicamente- que esta Ciudad empezó muy tarde con el tema de la bicicleta, que tenían oportunidad al menos para irse poniendo al día y era necesario incrementar las acciones destinadas a la mejora de la red viaria de carriles bici, a la seguridad, y también al tema del aparcamiento.

Que trascendiendo un poco el debate de la moción había dos elementos que eran dos oportunidades para mejorar sensiblemente y para invertir en esta red de carriles bici, el primero era el Plan Director o el Plan de la Bicicleta o el Plan Andaluz de la Bicicleta en el que se estaba trabajando y se iba a poner en marcha desde la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía y que preveía el apoyo a acciones de los municipios en este sentido, en la mejora y en la ampliación de los carriles bici y el segundo elemento era que había todavía pendiente de acuerdo en cuanto a la parte de la financiación que debía aportar el Ayuntamiento en cuanto al Metro, que el Equipo de Gobierno había reclamado en numerosas ocasiones un tratamiento similar al de la ciudad de Sevilla donde esa aportación se realizó no en dinero sino en especie, en actuaciones y en inversiones en movilidad sostenible, que Izquierda Unida estaba de acuerdo en ese planteamiento de que se hiciese igual que en Sevilla y la aportación en dinero que tenía que hacer el Ayuntamiento la hicieran en inversión en movilidad sostenible e inversión en movilidad sostenible era inversión por ejemplo en el tema de los carriles bici, no era imputar a ese concepto todas las obras que se hubiesen hecho recientemente o la compra de autobuses tal como parecía que a través de la prensa se aludía o se insinuaba. Que creía que eran dos oportunidades históricas para que se subiesen al carro, para que se pusiesen al nivel de otras ciudades que estaban más avanzadas en ese sentido y en ese camino iban a tener todo el apoyo de su Grupo.

El Sr. Brenes Cobos dijo que lo que planteaba el Sr. Zorrilla no era ni más ni menos que un deseo que creía que todos suscribían ¿verdad?. Que ese dinero se dedicase a la movilidad sostenible real en la ciudad de Málaga, esa aportación que se tenía que realizar o que deberían de haber realizado al Metro de Málaga y que todavía estaban pendiente de materializar como Ayuntamiento, que había muchísimo que mejorar en movilidad sostenible en la ciudad de Málaga y sin duda en la red de carriles bici y en la adecuación de espacios para peatones, que era quizás una de las materias que tenían pendiente.



Continuó diciendo que en la moción de Izquierda Unida había un punto, que era el relativo a la adhesión a la Red de Ciudades por la Bicicleta que creía que se podría haber hecho también de manera institucional, igual que cuando se adhirieron a las Ciudades Amables con el Peatón, que creía que se podía hacer de manera institucional para que constase así en el Pleno del Ayuntamiento y después poder tramitar esa solicitud. Que el coger literalmente párrafos del Plan de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento era porque todos eran Ayuntamiento, el Grupo Popular era el Gobierno y los ciudadanos habían decidido que su Grupo fuese parte de la Oposición, pero que el Ayuntamiento lo componían el Grupo Popular, el Grupo Socialista y el Grupo de Izquierda Unida, por lo tanto aquellas materias como el Plan Director de Bicicletas o el Plan de Movilidad Sostenible eran del Ayuntamiento de Málaga no eran del Partido Popular y por lo tanto eran hechos compartidos, distinto era como el Grupo Popular lo gestionaba que ahí si que tenían diferentes maneras de ver la situación de cómo en esta Ciudad se gobernaba.

Asimismo dijo que esperaban que estas iniciativas saliesen con el respaldo de todos y no solo que se hiciera con el respaldo de todos sino que realmente, realmente, volvía a insistir y a incidir, se hiciese de la mano del tejido asociativo que en este caso, les llevaba también bastante ventaja en cuanto a las propuestas, que se pusieran a trabajar, que creía que en los distintos programas electorales de los distintos partidos que concurren a las elecciones municipales así lo incluyeron y lo venían incluyendo desde hacía muchos años, que todavía había muchas promesas pendientes de materializar y de cumplir, que fueron en su día contratos que asumieron con los ciudadanos, que los animaban y les tendían la mano para trabajar de manera conjunta los distintos Grupos Municipales y también con el tejido asociativo para mejorar e implementar ese Plan Director de la Bicicleta en Málaga.

El Sr. López Maldonado dijo que creía que estaban totalmente de acuerdo en las primeras intervenciones, en cuanto al Plan Director de Bicicletas dijo que conocían ya esa iniciativa por parte de la Comunidad Autónoma, que al Sr. Zorrilla como portavoz de Izquierda Unida ya le había referido varias veces que estaban trabajando en varios proyectos de redacción de redes de carriles bici, incluso le pedía su ayuda por su posible cercanía al Director de Fomento de la Junta para conseguir que esos proyectos se financiaran. Que también al propio Director General de Fomento de la Junta de Andalucía en la reunión de la Comisión Técnica del Metro ya tuvo la oportunidad de trasladarle que tenían esos proyectos, que en el momento justo que se enteraron que había una posibilidad de financiación por parte de la Comunidad Autónoma se pusieron rápidamente los técnicos a redactar tres proyectos para intentar obtener financiación y con eso implementar la red de carriles bici, algo que todos conocían.

Que en cuanto a los pagos derivados del Convenio ratificado en el año 2003 sobre la ejecución del Metro soterrado, la parte de aportación del Ayuntamiento ya se pactó en los años 2010 y 2011, y no veía ningún reparo en trasladarles la misma frase que venían trasladando desde el Equipo de Gobierno y por extensión, si la Oposición los apoyaban, desde el Ayuntamiento a los dirigentes, en este caso, de la Comunidad Autónoma y era que los malagueños no iban a pagar dos veces por lo mismo, ya hubo un pacto del Alcalde con la Consejera que en ese momento ostentaba el título de Consejera de Fomento o con otro nombre pero por analogía de esa Consejería y se hicieron un listado de obras en ese momento que correspondían a un valor pactado a tanto alzado de 17 millones de euros





porque había discrepancias sobre las cantidades en función de las licitaciones de esos tramos y como había modificados posteriores y hubo una serie de alteraciones se pactó una cantidad y en su momento se hizo ese acuerdo, eso se había trasladado en la Comisión de Metro y la Oposición también lo conocía y creía que por parte del Alcalde y en este caso del Equipo de Gobierno se había trasladado mil veces, no iban a pagar dos veces por lo mismo, que podrían hacer otros pactos sobre otras cosas para trasladarlo a más obras de movilidad, que como Concejal Delegado de Movilidad estaría encantado, cuanto más dinero se aportase al Área que gestionaba, aunque fuese de forma temporal, mejor.

Asimismo le dijo al Sr. Brenes que creía que no había utilizado en ningún momento un tono peyorativo ni había dicho en ningún momento que la Oposición no formase parte del Ayuntamiento, al revés creía que si algo había trasladado siempre era que el Ayuntamiento eran todos, que si de sus palabras se podía desprender otra cosa le ratificaba que no era así y esperaba que lo comprendiesen, respecto a que “se pusieran a trabajar” creía que les había trasladado que todos estaban trabajando y le parecía un poco reiterativo que les instase a hacer algo que ya estaban haciendo; en cuanto a la Red de Ciudades por la Bicicleta no era igual que el acuerdo del mes pasado que salió por unanimidad que era incorporarse a la Red de Ciudades que Caminan, que en el de las Bicicletas había una serie de cláusulas que estaban estudiando y valorando en ese momento y hasta que no tuviesen ese dictamen no iban a pronunciarse.

Que por todo lo anteriormente expuesto, creía que había sido bastante explicativo y había intentado trasladar de forma muy clara su postura y la del Equipo de Gobierno y el trabajo que se estaba haciendo, iban a votar que no a las dos mociones, pero que iban a votar que no porque creía que había quedado suficientemente demostrado que había el mismo espíritu que la Oposición les trasladaba y además había que respetar el trabajo de todos los técnicos y no decirles que no estaban haciendo nada, sino que todo eso que les trasladaba la Oposición ya se estaba haciendo, el voto del Grupo Popular iba a ser negativo.

Sometida a votación la Moción transcrita, el resultado de la misma fue el siguiente:

La Comisión, con el voto a favor del Grupo Municipal I.U. L.V.-C.A. y del Grupo Municipal Socialista, y con el voto en contra del Grupo Municipal Popular, dictaminó desfavorablemente la presente iniciativa, por lo que, en virtud de lo establecido en el art. 157.1 del Reglamento Orgánico del Pleno del Ayuntamiento de Málaga, no se continuará con su tramitación plenaria y por la Secretaría de la Comisión se procederá a la devolución de la iniciativa al autor de la misma.

**Punto nº 5.- Se dio cuenta de Moción presentada por el Portavoz del Grupo Municipal I.U. L.V.-CA., D. Eduardo Zorrilla Díaz, relativa a la paralización del plan de movilidad sostenible, la cual es como sigue:**

“En septiembre de 2007, prácticamente al inicio del anterior mandato municipal, el grupo de IU propuso en la Comisión y en el Pleno, que el equipo de gobierno iniciara los trámites para la redacción y aprobación de un plan de movilidad sostenible en la ciudad de Málaga.



En aquella moción planteamos la necesidad de un Pacto por la Movilidad Sostenible en Málaga que permitiera mejorar nuestro medio ambiente urbano y que sirviera como un punto de partida para modificar conductas y fomentar el uso cotidiano de la bicicleta, la movilidad a pie por el entorno urbano y el uso del transporte público para los desplazamientos.

Por ello propusimos elaborar un Plan de Movilidad Sostenible que contuviera las líneas maestras y medidas a adoptar que garantizaran la adaptación de vías y los principales espacios públicos de la ciudad para dar prioridad al tráfico ciclista y viandante, de modo que se pudiera ejercer con comodidad y seguridad el derecho a circular andando o en bicicleta por ellas.

También en la referida moción también planteamos avanzar en la peatonalización y que se diseñara un plan de mejora y ampliación de las aceras de manera que permitan el tránsito cómodo de peatones, el de peatones en silla de ruedas y el de peatones empujando sillitas de bebés, sin que les sea necesario, como ahora ocurre con muchas de ellas, bajarse y caminar vía asfaltada por la que circulan vehículos a motor.

Asimismo, demandamos la ampliación y creación de una red de carriles-bici, ejecutando los mismos, por la zona urbana no peatonalizada, principalmente por las calles en vez de por las aceras, de manera que se designe ciertas vías como prioritarias para el tránsito de ciclistas. Así como mejorar la red de autobuses municipales con más vehículos, aumentando la frecuencia actual de la Empresa Malagueña de Transportes (EMT), y aplicando un sistema de tarificación por el cual se pagara de una forma acorde al nivel de la renta del usuario.

La moción fue rechazada con los votos contrarios del Grupo Popular, con el argumento de que ya se estaba haciendo todo lo que se pedía y que en breve se comenzaría la elaboración del Plan de Movilidad Sostenible de Málaga. Sin embargo, el proceso de redacción de este Plan se fue demorando y retrasando. Se aprobó primero la Ordenanza de Movilidad en 2009, donde se introdujeron varias modificaciones en 2010. Así como la ordenanza de movilidad en Bicicleta también en 2010. Y finalmente en febrero de 2011 se aprobó el avance del Plan de Movilidad.

En la actualidad el Plan de Movilidad continúa parado casi dos años después de que este fuera presentado por parte de la consultora Contorno y el Área de Movilidad, y se mantiene guardado en el cajón a la espera de que sea aprobado de forma definitiva por el equipo de gobierno, pese a que hace año y medio desde que se cerró plazo de alegaciones abierto el periodo de información pública para que la ciudadanía y los organismos afectados por este plan se pronunciasen sobre las propuestas que se recogían dentro del mismo. Asimismo el Plan de Movilidad Sostenible contaba con un amplio consenso y con el apoyo de todos los grupos municipales puesto, lo que hace injustificable que aún no se haya aprobado de forma definitiva.

Nuestro grupo apoyó el Plan de Movilidad porque contemplaba nuestras propuestas y las reivindicaciones de los colectivos sociales implicados; actuaciones como que los



aparcamientos de rotación en el centro pasaran a plazas de residentes; peatonalización de vías principales y una gran red de carriles bus y bici para desplazarse a través de los mismos a todos los distritos; todo con el objetivo de permitir una reducción del tráfico rodado de entorno al 25%.

Plan de Movilidad Sostenible planteaba la peatonalización de la Alameda Principal como una de sus actuaciones más ambiciosas, y esta posible intervención fue contemplada por el propio alcalde a modo de proyecto estrella, lo que contradice la opinión de regidor respecto a que el cierre de la Alameda generaría un conflicto para el tráfico de la ciudad.

Los técnicos encargados de elaborar el proyecto Plan de Movilidad Sostenible, de la empresa consultora Contorno, son los mismos que han redactado por encargo de la Consejería de Fomento el estudio que avala la propuesta del Metro en Superficie y la peatonalización de la Alameda, y eran contundentes al respecto en el documento. En el mismo se apuesta por reconvertir el eje de la Alameda y el Paseo del Parque en una calle "reservada al transporte público colectivo (bus, tranvía...)", limitando su uso al tráfico motorizado para los residentes, operaciones de carga y descarga y servicios.

La postura de nuestro grupo es coherente con lo recogido en el Plan de Movilidad Sostenible y en el estudio de la Consejería de Fomento, la Alameda principal debe de ser en una parte peatonalizada para dejar también paso al metro en superficie por los laterales así como al tránsito de los vehículos de los residentes. Además, el propio ganador del concurso del Guadalmedina consideraba que para que el proyecto en el río fuese viable debería de contar con parte de la Alameda peatonalizada (fundamentalmente, la parte central).

Nuestro grupo quiere que se siga adelante con la aprobación definitiva este plan, con el que estamos ampliamente de acuerdo, y que promueve el impulso del transporte colectivo, el tránsito peatonal y a través de bicicletas, así como la reducción del tránsito del vehículo privado.

Por todo lo anterior, proponemos la adopción de los siguientes

## ACUERDOS

1º.- Instar al equipo de gobierno a que se siga adelante con la aprobación definitiva del plan de movilidad sostenible que promueve el impulso del tránsito peatonal, en transporte colectivo y a través de bicicletas, así como la reducción del tránsito del vehículo privado.

2º.- Instar al equipo de gobierno a avanzar en la peatonalización con un plan de mejora y ampliación de las aceras de manera que permitan el tránsito cómodo de peatones, así como que se apoye la peatonalización de la Alameda como una de sus actuaciones más ambiciosas.



3º.- Instar al equipo de gobierno a continuar con la ampliación y creación de una red de carriles-bici, sí como mejorar la red de autobuses municipales con más vehículos, aumentando la frecuencia actual y aplicando un sistema de tarificación acorde al nivel de renta de los usuarios.”

Abierto el debate el Sr. Zorrilla Díaz dijo que en septiembre de 2007, prácticamente al inicio de la anterior corporación, su Grupo presentó una moción tanto en la Comisión como en el Pleno para que se iniciaran los trámites para la redacción y aprobación de un Plan de Movilidad Sostenible para la ciudad de Málaga, en febrero de 2011 se aprobó el avance de ese Plan de Movilidad Sostenible, en su contenido figuraban muchas de las cosas que planteó su Grupo en la moción y se basaba en una serie de directrices con las que estaban bastante de acuerdo, se trataba de dar prioridad al transporte público, al tránsito de peatones y bicicletas, a la adaptación de las vías para esa finalidad, a disminuir de la misma forma el tráfico rodado de vehículos privados e ir avanzando en algunas zonas hacia la peatonalización, en el avance del Plan Sostenible se planteaban esas mismas directrices, además la necesidad de poner los aparcamientos al servicio de esa Movilidad Sostenible, de ampliar e interconectar las redes de carriles bus y carriles bici, la reducción del vehículo privado en un 25% y también el avance de la peatonalización de la Alameda Principal, eran elementos que desde Izquierda Unida defendían y eran reclamados desde distintos sectores y procedencias e incluso desde estudios de técnicos competentes en la materia, que podrían citar el estudio del Centro Histórico, un proyecto de ciudad amable cuyo coautor era uno de los técnicos de esta casa.

Continuó diciendo que su Grupo compartía el contenido del avance del Plan de Movilidad Sostenible y por tanto veían con preocupación como desde la fecha que había citado, febrero de 2011, ese Plan no se había llevado para su aprobación definitiva, que no se explicaban la razón por la que llevaba ya casi dos años, podían decir, metido en un cajón. Por tanto con la moción querían instar al Equipo de Gobierno a que siguiese adelante con su tramitación hasta la aprobación definitiva del Plan de Movilidad Sostenible y al mismo tiempo instar al Equipo de Gobierno a que avanzase en todos los elementos claves de este Plan de Movilidad Sostenible como era la peatonalización progresiva de espacios de la Ciudad con la ampliación de aceras y adaptación de las vías necesarias y a la continuación de la creación de una red de carriles bici y la mejora de carriles bus, que era necesario aumentar su interconexión y su frecuencia para ir detrayendo peso al vehículo privado.

El Sr. Brenes Cobos dijo que le gustaría que le contestasen a un par de cuestiones que quedaron pendientes desde la redacción del Plan de Movilidad Sostenible, cuando se redactó ese Plan de Movilidad Sostenible hicieron una pregunta, ¿cuánto le había costado a los malagueños?, porque efectivamente la ciudad de Málaga a través del Equipo de Gobierno encargó un Plan de Movilidad Sostenible que desde el primer momento metieron en un cajón, en ese cajón del olvido de aquellos proyectos que no iban en consonancia con lo que desarrollaban en la ciudad de Málaga, que el Equipo de Gobierno no tenía una clara apuesta por la Movilidad Sostenible en la Ciudad, no la tenían y que por eso en la anterior moción lo que hacían directamente era plasmar ese Plan de Movilidad Sostenible porque entendían que aunque debía ser un objetivo compartido el Equipo de Gobierno no lo aplicaban y el más claro ejemplo era que desde febrero de 2011 ese documento no había



tenido ningún tipo de avance, habían creado muchísimas cosas entre otras la subida de impuestos pero sin embargo el Plan de Movilidad Sostenible había quedado ahí a la espera de no se sabía qué o no se sabía quién o no se sabía dónde o en qué cajón lo tenían metido, suponía que porque no tenían mucha voluntad de desarrollarlo.

Igualmente dijo que les preocupaba que recientemente la Consejería de Fomento de la Junta de Andalucía había desarrollado una serie de jornadas en la ciudad de Málaga sobre esa ley de Movilidad Sostenible y sin embargo no vio a nadie del Equipo de Gobierno, no vio a nadie del Partido Popular en aquellas jornadas, no había nadie haciendo ningún tipo de propuesta ni apuesta, en la prensa esos días si se estaban haciendo algunas manifestaciones públicas sobre movilidad en la ciudad de Málaga pero sin embargo donde se estaba tratando sobre la nueva legislación, las nuevas leyes de Movilidad Sostenible para Andalucía, ahí no había nadie del Partido Popular, que entendía que quizás buscaban más titulares de prensa que realmente contribuir a que Málaga fuese una ciudad con Movilidad Sostenible. Que su Grupo si iba a apoyar la iniciativa porque estaban de acuerdo con un Plan de Movilidad Sostenible, que el Equipo de Gobierno lo encargó y sin embargo al parecer no lo compartían, que quizás todos compartían la filosofía pero a la hora de desarrollarla y ejecutarla al Equipo de Gobierno no les había gustado lo que les decía ese Plan de Movilidad Sostenible, no les había gustado porque la realidad era que seguían apostando por lo que siempre habían apostado.

El Sr. López Maldonado dijo que a lo mejor ese día pecaba de no creerse lo que le decían en varios puntos pero es que no era verdad, que el Plan de Movilidad no estaba en ningún cajón, que lo podían ver en el Área de Movilidad, encima de todas las mesas, que no estaba guardado, ¿era cierto que no se había aprobado definitivamente?, era correcto, ¿era cierto que lo que decía la Oposición era imposible?, sí porque para alcanzar la aprobación definitiva, que era lo que trasladaban en su primer punto, para eso todavía -lamentable y probablemente fuese culpa del Equipo de Gobierno- les quedaban una serie de acciones, estaban actualmente en la redacción del documento de aprobación inicial, fruto de las alegaciones y contenidos de oficio que se recibieron después de la exposición pública, desde ahí la GMU y el Área de Movilidad, desde los informes jurídicos y técnicos de ambas áreas, decidieron que se hiciese una segunda exposición pública y se acometió, que las alegaciones se estudiaron en su momento, se dejó hasta finales del año 11, junio del 11 y hasta diciembre del 11, que se tuvieron en cuenta esas aportaciones y el Equipo de Gobierno estaba en ese momento en la redacción de la documentación necesaria para la aprobación inicial, posterior a eso creía que debía de haber otra exposición pública, después se haría el documento de aprobación definitivo y después se haría un plan de acción y las actuaciones pertinentes, que ese era el trámite administrativo.

¿Que se podía haber hecho más rápido?, sí no lo iba a negar, que quizás no habían ido a la velocidad burocrática administrativa a la que deberían, pues sí pero es que había muchísimas actuaciones, había muchísimo trabajo y en este habían ido un “pelín” más lento, ¿que estaban en esa línea? sí y eso era lo que les estaba trasladando, y que creía que lo que importaba era que las acciones que contemplaba el Plan se fuesen ejecutando o al menos intentaban que se fuesen ejecutando.



Que en cuanto a la peatonalización de la Alameda que les trasladaban en la parte expositiva de la moción dijo que el Plan de Movilidad Sostenible planteaba la peatonalización de la Alameda como una de sus actuaciones más ambiciosas y que esa posible actuación fue contemplada por el propio Alcalde a modo de proyecto estrella, que llevaban mucho tiempo trabajado en proyectos de peatonalización de la Alameda pero teniendo en cuenta que la posible peatonalización de la Alameda llevaba aparejada una serie de actividades que eran necesarias para que no se sacrificase el tráfico normalizado de los ciudadanos, ¿potenciando el transporte público?, ¡por supuesto!, pero no eliminándolo porque era imposible eliminarlo de forma absoluta. Que lo que trasladaban en la moción era que el Plan de Movilidad avalaba la propuesta del Metro en superficie y la peatonalización de la Alameda, y eso no era cierto, cuando la empresa Contorno estaba redactando el Plan de Movilidad ya estaba aprobado el convenio con la Junta de Andalucía de construir el metro soterrado y eso era un condicionante necesario a la hora de redactar el Plan de Movilidad, el Plan de Movilidad no se redactaba como si no hubiese Metro, el Plan de Movilidad se redactó sabiendo que iba a haber un Metro soterrado por la Alameda, con lo cual claro que trasladaba que era posible peatonalizarla contando que iban a tener un sistema de transporte colectivo masivo como era el metro soterrado, no un sistema de transporte minoritario y de ocio llamado tranvía en superficie, había una gran diferencia.

Continuó diciendo que el Equipo de Gobierno quería peatonalizar la Alameda, no quería ferro peatonalizar la Alameda, querían un espacio para el ciudadano no un espacio compartido entre un eje ferroviario y los ciudadanos; que por todo ello le trasladaba en la primera exposición que no al punto uno de su acuerdo porque ya le habían trasladado la situación en la que se encontraba el Plan de Movilidad, cuales eran los ánimos y cuales eran las iniciativas que estaban llevando a cabo para que se aprobase al menos de forma inicial, que le iban a votar que no al punto número dos en el que instaba al Equipo de Gobierno a avanzar en la peatonalización con un Plan de Mejora porque creía que si algo estaba haciendo la GMU y el Área de Accesibilidad en estos últimos años era mejorar los itinerarios peatonales de la Ciudad y tres le iban a votar que no a “instar al Equipo de Gobierno a continuar en la ampliación y creación de una red de carriles bici”, principalmente por todo lo que habían hablado en la moción anterior, o sea que estaban en ese punto, incluso ya les había trasladado que se habían redactado incluso los proyectos para poder licitarlos.

El Sr. Zorrilla Díaz dijo que lo que ponían de manifiesto con la moción, principalmente, era que llevaban ya casi dos años, veintitrés meses para ser más exactos, desde la aprobación del Avance del Plan de Movilidad hasta la fecha actual sin que se hubiese aprobado definitivamente, que habían dicho que estaba “metido en un cajón”, que lo tomasen como una expresión metafórica, que si querían la tuviesen por no dicha pero lo que si era cierto era que llevaban dos años y les parecía completamente injustificado y no les parecía que se justificase ese retraso en la necesaria tramitación y en los pasos que debía dar -que los conocían-, ni en el numero de alegaciones que había habido que estudiar y resolver, que sabían que habían sido dos, que dos años era más tiempo del razonable, mucho más tiempo del razonable para que estuviese aprobado ese Plan de Movilidad Sostenible.



Continuó diciendo que a su Grupo lo que les preocupaba era que más allá de ser una tramitación lenta y demasiado ineficaz lo que pudiera era no haber mucha voluntad política de que este tema fuese prioritario para la Ciudad, si no fuese así el tema estaría mucho más avanzado, que su Grupo no había manifestado que el Plan de Movilidad Sostenible avalase el proyecto del Metro en superficie, lo que si manifestaban eran dos cosas: en primer lugar que se compartía el objetivo del Plan de Movilidad Sostenible de peatonalizar, siquiera parcialmente, la Alameda, porque estaban hablando de una peatonalización parcial que dejara paso tanto al Transporte Público como al de residentes por ejemplo, que se compartía ese objetivo con el proyecto que se había presentado por parte de la Consejería de Fomento del Metro en superficie y en segundo lugar que ese proyecto de Metro en superficie era perfectamente compatible con la peatonalización de la Alameda, no porque lo dijese el Plan de Movilidad Sostenible porque lo decían los estudios de tráfico que se estaban desarrollando, que se había presentado ya algún avance y que el autor era la misma empresa que había redactado el Plan de Movilidad Sostenible, esa empresa que había citado el Sr. López Maldonado que no podían considerar poco rigurosa para hacer ese estudio de tráfico que había presentado la Consejería de Fomento y Vivienda y sí competente y rigurosa para redactar el Plan de Movilidad Sostenible, que esa misma empresa había presentado estudios que avalaban que esa opción del Metro en superficie era perfectamente compatible con la peatonalización.

Asimismo dijo que creía que el Equipo de Gobierno se empeñaba, lo volvía a hacer en esta sesión, en intentar confundir a la ciudadanía porque sinceramente no creía que fuese por ignorancia, que creía que era más intención de confundir cuando hablaban en vez de metro de tranvía, eso era algo poco riguroso porque sabían que lo que tenían aprobado en Málaga era un metro ligero, un metro ligero soterrado en la mayoría de su itinerario, no así en algunos tramos que se habían ejecutado como por la zona de Teatinos, un metro ligero era distinto de un metro pesado tanto en capacidad de viajeros como en la infraestructura que necesitaba por su envergadura, etcétera, que ese metro ligero si querían también lo podían llamar tranvía no había ningún inconveniente, podían hablar de metro ligero o de tranvía, eran lo mismo, y eran lo mismo tanto si iban en superficie como si iban soterrados, que si quería el Equipo de Gobierno tendrían en gran parte del territorio o del trayecto un tranvía soterrado y si se llevaba a cabo ese proyecto de continuarlo en superficie tendrían en otro tramo un tranvía en superficie, pero que no siguiesen confundiendo con lo de metro y tranvía porque lo que había era metro pesado o metro ligero también llamado tranvía.

El Sr. Brenes Cobos dijo que si los malagueños podían tener alguna sospecha de que el Equipo de Gobierno había pagado con el dinero de los malagueños un Plan de Movilidad Sostenible que les decía que había que actuar en Movilidad Sostenible en Málaga pero que no lo estaban haciendo y que por lo tanto ¿qué era lo que había hecho con el Plan?, ¡meterlo en el cajón del olvido!, ese cajón del olvido tan amplio que tenía el Partido Popular en la ciudad de Málaga, porque no sabía si Movilidad Sostenible era ese gran puente que planteaban en la bahía, que quizás también estaba en el cajón del olvido, ese magnífico puente que habían planteado o la ampliación del CAC de Moneo que iban a realizar, también en ese cajón del olvido, y así ese Parque de Repsol, ese gran Parque de Repsol del año 2003 también en el cajón del olvido, y como eso podían hablar de decenas y decenas de proyectos que habían anunciado y que al final no habían realizado. Igual que



presentaron este Plan de Movilidad Sostenible y dijeron que aportaba muchas soluciones a la ciudad de Málaga, que efectivamente conocían la ciudad de Málaga y conocían como tenían muchas barriadas donde vivían los ciudadanos, espacios congestionados como podía ser la zona de Carretera de Cádiz, de Cruz de Humilladero, que necesitaban soluciones de tráfico y de tráfico sostenible.

Continuó diciendo que lo que hicieron con ese Plan fue olvidarlo directamente y lo tenían ahí de mesa en mesa, como decía el Sr. López Maldonado, o de cajón en cajón, no lo estaban desarrollando y no lo estaban aplicando, que su Grupo si lo compartía y les instaba a que lo pusieran sobre la mesa que lo iban a apoyar desde el primer momento e iban a trabajar de manera conjunta porque llevaban años intentando que el Equipo de Gobierno aplicase medidas de Movilidad Sostenible, que el Grupo Popular no creía en eso sinceramente, ¿cuántas veces no dijo el Alcalde entre los años 2004, 2005 y 2006, cuántas veces no dijo que el Metro no se iba a realizar en la zona de Carretera de Cádiz por los problemas que tenían de tráfico?, que incluso recordaba que un par de meses antes de empezar la obra dijo el Alcalde que no se iba a realizar e instaba a la Consejería de Fomento a que paralizase el proyecto del Metro. Que le preguntase a los ciudadanos de la Carretera de Cádiz si estaban más contentos con la situación que tenía la Avenida de Velásquez, que estaban hablando de decenas de miles de vehículos menos que pasaban por esa Avenida de Velásquez y creía que eso se traducían en algo de mejoría.

Asimismo dijo que sobre el tema del Metro el Equipo de Gobierno estaba planteando a veces auténticos disparates, en el último Consejo de Distrito de Campanillas el concejal del partido popular llegó a proponer y le decía a los colectivos que el compromiso era el Metro soterrado a Campanillas, que el Metro tenía que llegar soterrado a Campanillas, ese era el compromiso del Equipo de Gobierno del Partido Popular, que la verdad era que a veces se sorprendía, que quizás lo incluían dentro de esa ola que estaban utilizando para tapar que no tenían ningún tipo de proyecto, que no tenían nada que ofrecer a la ciudad de Málaga excepto titulares vacíos, tan vacíos como su compromiso con este documento que tenían encima de la mesa y que se negaban a aprobar.

El Sr. López Maldonado dijo que el Plan de Movilidad no llevaba dos años parado, llevaba una pequeña demora y lo había asumido y había dicho que podían haber ido un poco más rápido y si querían les daba fechas, al menos las que manejaban los técnicos del Área de Movilidad, en el año 2010 se avanzaba la conclusión definitiva del documento de Avance y su presentación formal a la ciudad en febrero del 2011, que hubo un período de noventa días de exposición, un período abierto de opinión pública que se cerró el 5 de julio de 2011, posteriormente fue abierto un segundo período de información dirigido a los colectivos de empresas, formaciones, etcétera, igualmente para formular ideas, comentarios y opiniones, el plazo concluyó en el mes de diciembre de 2011, que esos habían sido los tiempos de exposición pública y demás. Que había admitido cierta demora pero no era la demora que les trasladaban.

Asimismo mostró una moción del año 2002 presentada por el Teniente de Alcalde Delegado de Urbanismo, Manuel Ramos, sobre el pacto por la Movilidad, una moción que en el año 2002 el Partido Popular llevó a Pleno instando a que se hiciese un pacto por la Movilidad, por lo que al menos se desacreditaba la parte expositiva de la moción donde





parecía que Izquierda Unidad en septiembre de 2011 era la que impulsaba las estrategias de Movilidad, en el año 2002 ya lo hizo el Grupo Popular, continuó diciendo que presentaban una moción del Plan de Movilidad pero se dedicaban a hablar del Metro y que los animaba a que en el Pleno presentasen una moción sobre el Metro y estaría encantado de debatirla, que creía que habían llevado alguna, que los animaba a que ustedes hicieran una moción en el próximo Pleno sobre el Metro y la debatían, pero que si querían hablar del Metro no presentasen una moción sobre el Plan de Movilidad.

Continuó diciendo que el cajón del Partido Popular estaba vacío de proyectos porque todos los estaban ejecutando, ¿sabe qué cajón es el que está lleno?, el de la Avenida de Velázquez, que todavía recordaba a la Sra. Gámez cuando era Delegada del Gobierno de la Junta de Andalucía y decía “quita, quita, esto lo hago yo”, cuarenta y dos millones de euros, que creía que el concejal de Carretera de Cádiz y los vecinos de Carretera de Cádiz debían desear que esa Señora visitase el distrito para decirle ¿dónde están los cuarenta y dos millones?. Eso sí que era un cajón grande, grande, grande, grande, tan grande como el Campamento Benítez o tan grande como el macro hospital -para el que estuvieron buscando terrenos-.

Respecto a la línea uno del Metro dijo que su compañero Luis Verde llevaba más razón que un Santo porque el Convenio decía que la línea 1 nacía del PTA, que creía que como responsable del distrito de Campanillas debía informar a sus vecinos y trasladarles que el pacto que hizo el Ayuntamiento de Málaga con la Junta de Andalucía era que el Metro naciera desde el PTA, porque además la Junta se empeñó en que el Metro tuviese carácter metropolitano para ese tipo de cosas para que no fuera un metro urbano.

En cuanto a la empresa Contorno dijo que no la iba a desacreditar en ningún momento, fue la que realizó el Plan de Movilidad de la Ciudad, otra cosa diferente era el documento que no era un proyecto, el documento que la Junta de Andalucía utilizaba para trasladar que era viable simultanear la peatonalización de la Alameda con el tranvía en superficie eliminando los coches, ese documento que no era un proyecto y que ni siquiera era un estudio, era simplemente un documento, un avance, un extracto de algo en lo que se estaba trabajando, que podía tener errores. Que si el Plan de Movilidad tenía algún error y alguien lo detectaba se ponía sobre la mesa y no había ningún problema. Que su Grupo se consideraba legitimado para poder opinar sobre ese estudio trasladando desde ya -el Alcalde ya lo había dicho y ahora lo ratificaban- que tenía deficiencias que conllevaban a error y era tan fácil como que esa evidencia se hiciera pública, tan fácil como que cogiesen ese documento y viesen en qué fallaba o en qué no fallaba. Que la velocidad comercial de un vehículo que circulaba -metro ligero o metro pesado como quisieran llamarlo- bajo tierra era diferente a la velocidad comercial de un vehículo que circulaba en superficie, que eso también se lo podían explicar a los malagueños, era tan fácil como ir a Sevilla y ver como circulaba un tranvía en superficie, a una velocidad de 12 kms/hora en un espacio peatonal y un metro soterrado con salidas a superficie con velocidad comercial de 30 Kms/hora, era muy diferente y eso era muy importante que los malagueños lo supiesen para hablar de la Alameda, para hablar de la compatibilidad del peatón con el tranvía.

Sometida a votación la Moción transcrita, el resultado de la misma fue el siguiente:



La Comisión, con el voto a favor del Grupo Municipal I.U. L.V.-C.A. y del Grupo Municipal Socialista, y con el voto en contra del Grupo Municipal Popular, dictaminó desfavorablemente la presente iniciativa, por lo que, en virtud de lo establecido en el art. 157.1 del Reglamento Orgánico del Pleno del Ayuntamiento de Málaga, no se continuará con su tramitación plenaria y por la Secretaría de la Comisión se procederá a la devolución de la iniciativa al autor de la misma.

**Punto nº 6.- Se dio cuenta de Moción presentada D.<sup>a</sup> María Gámez Gámez y D. Sergio J. Brenes Cobos, Portavoz y Concejal del Grupo Municipal Socialista, respectivamente, relativa al cumplimiento del Plan Director de Bicicletas en la ciudad de Málaga, la cual es como sigue:**

“Como se recoge el Plan Municipal de Movilidad Sostenible de la ciudad de Málaga, la bicicleta debe asumir un papel destacado en los desplazamientos diarios y dotar a este modo de transporte eficaz y ecológico, de infraestructuras propias que le hagan ser considerado como una alternativa real a la excesiva oferta de tráfico motorizado.

Se pretende que este modo de desplazamiento responda de forma eficaz tanto a las demandas de desplazamientos diarios de carácter laboral, educativo, compras, etc.—, a los de carácter más esporádico y actualmente más demandado, como es la de ocio-recreativo-deportivo, y que se convierta en un elemento más de la oferta turística del municipio.

Para ello se debe dotar a la ciudad de infraestructuras propias especialmente diseñadas para la movilidad ciclista y que, en lo posible, separe su circulación de la de los vehículos motorizados. Para que se produzca aumento significativo del uso de la bicicleta es necesario que se lleven a cabo las siguientes medidas:

- Implantar una red continua y segura de itinerarios estructurales de carriles para la bicicleta en la ciudad, tanto en plataforma exclusiva como en coexistencia con los peatones, sobre todo en el interior del Casco Histórico y de los barrios. La coexistencia con motorizados irá acompañada de diseños urbanos adecuados a la funcionalidad asignada a la vía, medidas de calmado de tráfico y reforzada con una señalización horizontal y vertical apropiada.
- Posibilitar la conexión con el territorio, con una doble finalidad, servir de medio de transporte de carácter interurbano-metropolitano y facilitar las relaciones de los usuarios con la playa y la naturaleza, dando respuesta a las demandas ocio-recreativas, deportivas y turísticas.
- Disponer aparcamientos de bicicletas cerca de los principales equipamientos de la ciudad, aparcamientos de vehículos, colegios, mercado, instituto, en los principales organismos públicos y en las zonas comerciales.

Málaga es una de las capitales españolas que mejores condiciones climáticas presenta para el uso cotidiano de la bicicleta. Tanto en la actual legislatura como en anteriores, y con la ayuda de financiación aportada por otras administraciones públicas como el Gobierno de España y la Junta de Andalucía se han creado infraestructuras de carriles - bici necesarios para fomentar el uso de la bicicleta como un medio de transporte en la



ciudad de Málaga, como un inicio de Red Básica de Itinerarios que está recogida en el Plan Director de Bicicletas del Ayuntamiento de Málaga.

Compartiendo los objetivos manifestados en diferentes iniciativas planteadas en la ciudad de Málaga tenemos a bien a someter a la consideración de la Comisión de Pleno de Accesibilidad, Movilidad, Ordenación del Territorio y Vivienda el siguiente acuerdo:

**UNICO: Instar a las Áreas competentes del Ayuntamiento de Málaga a implementar acciones relativas al cumplimiento del Plan Director de Bicicletas de la ciudad de Málaga”**

A continuación se produjo un debate político conjunto de este punto y el número 4, el cual quedará incluido en el acta general de esta sesión en el acuerdo del punto nº 4.

Sometida a votación la Moción transcrita, el resultado de la misma fue el siguiente:

La Comisión, con el voto a favor del Grupo Municipal I.U. L.V.-C.A. y del Grupo Municipal Socialista, y con el voto en contra del Grupo Municipal Popular, dictaminó desfavorablemente la presente iniciativa, por lo que, en virtud de lo establecido en el art. 157.1 del Reglamento Orgánico del Pleno del Ayuntamiento de Málaga, no se continuará con su tramitación plenaria y por la Secretaría de la Comisión se procederá a la devolución de la iniciativa al autor de la misma.

**Punto nº 7.- Se dio cuenta de Moción presentada D.ª María Gámez Gámez y D. Sergio J. Brenes Cobos, Portavoz y Concejal del Grupo Municipal Socialista, respectivamente, relativa al convenio de remodelación de la Plaza del Pasaje Virgen de Belén, la cual es como sigue:**

“El pasado mes de julio de 2012 el Grupo Municipal Socialista presentó la siguiente iniciativa: La barriada de Virgen de Belén, que se encuentra en el distrito de Ctra. de Cádiz, existe un espacio público construido encima de unos aparcamientos que presenta una situación preocupante para los vecinos de la barriada.

En esta urbanización construida en los años setenta, existe unos espacios urbanos, con unas circunstancias especiales, en cuanto que se tratan de suelos de uso público dados de alta en el Inventario de Bienes Inmuebles Municipales y Vías Públicas en cuyos subsuelos hay aparcamientos de uso exclusivo privado.-

Al tratarse de una urbanización tan antigua, y al encontrarse con la problemática de la conservación y mantenimiento de la cubierta del aparcamiento, debido a que la estructura, soporta el espacio público sufre el lógico proceso de degradación como consecuencia de la lluvia y la humedad.

Con el fin de retrasar en todo lo posible dicho proceso de degradación de las cubiertas de los aparcamientos, dotándoles de una protección contra los efectos del agua y procurando el mantenimiento de la condiciones adecuadas del servicio de aparcamiento, es



necesario llevar a cabo una actuación de conservación que debe ser coordinada entre la GMU y las Comunidades de propietarios de la referida urbanización.

El equipo de gobierno del PP se comprometió con los vecinos el 26 de mayo del 2009 mediante la firma de una declaración de intenciones para la realización de las obras de rehabilitación y mejora de la estructura del aparcamiento Plaza Virgen de Belén.

Una nueva resolución del Departamento de Arquitectura y Conservación realizado por la Gerencia Municipal de Urbanismo en diciembre de 2012 exige la adopción de medidas cautelares de inmediato cumplimiento, ordenando a la propiedad la ejecución de apuntalamientos y retirada de tramos de revestimientos agrietados para evitar desprendimientos.

Por todo ello, estos Concejales tiene a bien solicitar a la Comisión de Pleno de Movilidad y Urbanismo, la adopción de los siguientes

### ACUERDO UNICO

**Que la Gerencia Municipal de Urbanismo, de manera inmediata, proceda a la firma del convenio con las comunidades de propietarios de los aparcamientos de la Plaza Virgen de Belén y se desarrollen las obras de rehabilitación, según condiciones acordadas en la declaración de intenciones firmada en Mayo del 2011”**

Abierto el debate, el Sr. Brenes Cobos indicó que este tema ya era conocido en la GMU puesto que en julio de 2012 se trajo una iniciativa similar que abordó el mismo asunto; los graves problemas y la grave degradación que se estaba dando en una zona de aparcamiento con uso público en superficie de la barriada Virgen de Belén. El último informe que se realizó por parte de la GMU, por el Departamento de Arquitectura y Conservación, apuntaba a que hacía falta adoptar medidas cautelares urgentes e inmediatas para apuntalamiento y para retirada de tramos que estaban agrietados en revestimientos para evitar desprendimientos, etcétera. Es decir, era una situación que, si se había visitado la zona -y entendía que había sido así por parte del Equipo de Gobierno-, revestía bastante gravedad y que necesitaba que la abordáramos cuanto antes.

Añadió que había una serie de compromisos que, como Equipo de Gobierno, como Partido Popular que concurrió a las elecciones, se alcanzó con los vecinos, por lo que el Grupo Municipal Socialista ahora instaba a que se hiciera de inmediato esta obra porque los ciudadanos estaban bastante preocupados y lo único que querían era que se materializara ese acuerdo que en su día se alcanzó. Esos vecinos tenían su parte dispuesta para que, en el momento que el Equipo de Gobierno dijera y quisiera, se llevara a cabo, dado que la situación que estaban padeciendo era bastante alarmante. La Moción simplemente pretendía ser un recordatorio debido a que la situación cada vez, como denotaban esos informes del Departamento de Arquitectura y Conservación, era más alarmante, más preocupante y más grave para los vecinos.



El Sr. Zorrilla Díaz manifestó que su Grupo iba a apoyar la Moción porque creía que era de justicia y, además, trataba de la ejecución de unos acuerdos ya adoptados, debido a que no era la primera vez que se discutía sobre el tema en la Comisión.

El Sr. Jiménez Jiménez indicó que el Grupo Municipal Popular ya se esperaba esta Moción puesto que, cuando había una visita al barrio, al día siguiente había noticia en prensa y moción. La Moción era tal cual la misma de julio de 2012, un copiar y pegar; no había cambiado nada. Todo era absolutamente lo mismo. Y, era más, la errata que se dijo en julio que había en el cuerpo de la Moción ni se había arreglado, con lo cual entendía que desde la Oposición, en este caso, no se había avanzado nada. Se había copiado y pegado lo mismo, aunque la otra vez la Moción la presentó la Sra. Medina Sánchez y el Sr. Hernández Pezzi, y ahora lo hacía la Sra. Gámez Gámez y el Sr. Brenes Cobos.

Continuó diciendo que, sin embargo, el Grupo Municipal Popular sí había estado trabajando y había hecho parte de sus deberes. Y, tal y como se mencionó en la Moción del mes de julio, no disponíamos -ni nosotros, ni los vecinos- de la parte proporcional que correspondía. Ellos, las comunidades de propietarios, no tenían en cuenta bancaria el dinero que les correspondía, pero el Ayuntamiento tampoco. Por eso se firmó un protocolo de intenciones para que, hasta que no tuviéramos el dinero ni una parte ni la otra, no se ejecutara. No se podía firmar un convenio si no teníamos un respaldo económico detrás porque no lo permitía la ley -no era una cuestión política-. Había otras administraciones que sí hacían obras sin dinero, pero en el Ayuntamiento de Málaga éramos bastante más serios y si no teníamos el dinero no hacíamos las obras, ni firmábamos los convenios. No obstante, sí habíamos hecho nuestro trabajo porque estábamos buscando alternativas como era que, a través de fondos europeos con empresas privadas, se hiciera una remodelación de la urbanización para crear un barrio sostenible energéticamente que fuera capaz de generar la energía que consumiera, ello a fin de que nos saliera gratis a todos, tanto a los vecinos como al Ayuntamiento. Pero, al final, lo más importante era que se respetara la seguridad que, según la resolución de la GMU, se trataba de; la consolidación de la estructura del forjado del edificio de aparcamientos -evidentemente totalmente privado-; reparación de los bajantes de desagüe de ocho edificios -totalmente privado-; el apuntalamiento de los tramos de la estructura de los aparcamientos -que era también algo privado-; y, la retirada de los tramos para impedir desprendimientos - privado-. El Ayuntamiento en el año 2009, que fue cuando se empezaron las conversaciones, aunque el protocolo no se firmó hasta el año 2011, entendió que había una parte de uso público y que podíamos colaborar, teniendo en cuenta que los tramos afectados por la seguridad eran única y exclusivamente privados. Por ahí no pasaba cualquier ciudadano, sólo aquellos que eran propietarios de unos aparcamientos. Por consiguiente, el Equipo de Gobierno apoyaba este convenio; era más, se impulsó por nosotros. Y quien había firmado ese protocolo de intenciones había sido este Ayuntamiento; un convenio que ya se realizó en Pico de las Palomas.

Finalizó, tras agradecer que el Partido Socialista compartiera las decisiones que ya había tomado el Equipo de Gobierno como la de "El Pico de las Palomas", a señalar que iba a limitarse a leer el acta de la Moción, de julio del 2012, propuesta por el Partido Socialista, y que decía: *"En el transcurso del mismo la Sra. Gámez Gámez, Portavoz del Grupo Proponente de la Moción, formuló una enmienda al acuerdo propuesto, el cual*



queda redactado como sigue: "Que se agilice lo máximo posible la disponibilidad presupuestaria para actuar en los aparcamientos de la Plaza Virgen de Belén para su rehabilitación, según condiciones acordadas en la declaración de intenciones firmada en Mayo del 2011." Por consiguiente, se remitía a presentar una enmienda tal y como propuso entonces la Portavoz del Grupo Municipal Socialista.

El Sr. Brenes Cobos añadió que si su Grupo había copiado literalmente la Moción era porque el Equipo de Gobierno no había hecho absolutamente nada. Y el Sr. Jiménez Jiménez no se lo estaba contando a él; lo estaba diciendo a los vecinos a través de las Actas. Lo que el Sr. Jiménez Jiménez estaba diciendo iba a constar en las Actas de esta Comisión y los vecinos valorarían si el Equipo de Gobierno había hecho algo o nada. Entonces, no se lo estaba contando al Sr. Brenes Cobos; se lo estaba contando a la ciudad de Málaga y a los vecinos afectados.

Continuó mencionando que a su Grupo le preocupaba el tema porque hubo un compromiso, y los vecinos nos decían que, por su parte no había ningún problema y que estaban deseando solucionar el tema. Y no le negaba al Sr. Jiménez Jiménez que fuera a la barriada, teniendo en cuenta que era el Concejal de ese Distrito ¿Cómo no iba a estar allí con los vecinos? Suponía que lo hacía y que conocía la situación que allí había. Lo único que estaba planteando era un tema social porque el Sr. Jiménez Jiménez conocía aquella situación, conocía aquella barriada, veía los desprendimientos y las situaciones de riesgo que se producían como los veía él y, como no podía ser de otra manera, como los veían los técnicos de la GMU, quienes visitaron en el mes de diciembre aquellas instalaciones y que decían lo que decían. Y se estaba hablando del mes de diciembre; totalmente reciente. Y claro que se había actuado en el pasado pero, el Sr. Jiménez Jiménez conocía, porque los vecinos se lo habrían trasladado, que las soluciones que en su día se plantearon no habían sido soluciones. Había visto vehículos, al igual que el Sr. Jiménez Jiménez lo había visto, que aparcaban debajo de unas pistas deportivas que tenían manchas de cemento de la actuación que se hizo arriba. Y también sabía el Sr. Jiménez Jiménez que había unos aparcamientos privados bajo unas instalaciones deportivas que era un auténtico río de agua lo que allí se movía cada vez que caían cuatro gotas porque se filtraba todo el agua de lluvia. Y si su compañera María Gámez dijo en su día que: "se agilizaran los trámites", si quería el Sr. Jiménez Jiménez ponía lo mismo, ya que personalmente no le importaba nada que el Equipo de Gobierno rechazara la moción puesto que esto era un papel, y lo que él quería era el compromiso real de que, a partir de ahora, de ya, si era verdad que venían trabajando -que no lo iba a negar- que se intensificara. Y, si no era así que, antes de que acabara esta Comisión o cuando acabara esta Comisión se empezaran a dar los pasos oportunos para que esos arreglos se produjeran cuanto antes porque había situaciones de riesgo para esos ciudadanos. Lo único que pretendía era que de verdad se acometieran esas obras porque sino iba a venir otro informe técnico igual que éste con el problema agravado. Y el problema era de los ciudadanos que vivían allí y que estaban allí. Y nosotros teníamos una parte y una responsabilidad. Y, como había dicho el Sr. Jiménez Jiménez, nos costó mucho trabajo, porque costó muchísimo trabajo y esfuerzo de todos los Grupos y del ciudadano, que saliera adelante Pico de las Palomas. El espíritu de lo que venía recogido en la iniciativa creía que estaba, y lo único que esperaba era que el Equipo de Gobierno se pusiera a trabajar más que le aprobaran a él lo que venía en una Moción.



El Sr. Zorrilla Díaz reiteró su apoyo a la Moción del Grupo Municipal Socialista.

El Sr. Jiménez Jiménez señaló que no era que apoyara la Moción; sino que esta iniciativa la lanzó el Equipo de Gobierno. O sea, no era que el Equipo de Gobierno se sumara al espíritu del convenio; si acaso tendría que ser el Grupo Municipal Socialista el que se sumara. Y el Grupo Municipal Socialista estaba pidiendo celeridad, lo que entendía, pero la iniciativa partió de este Equipo de Gobierno; no partió de ningún otro sitio. Y el Equipo de Gobierno lo que quería era solucionar los problemas de seguridad; lo que se haría, pero siempre recordando que era un espacio privado. Y no se trataba de que los vecinos leyeran las actas o de que el Grupo Municipal Socialista fuera por allí -le constaba que Begoña iba a menudo o de vez en cuando- y se hiciera portavoz de los vecinos; continuamente se estaba hablando con los vecinos y se llevaba cuatro años trabajando en este tema. Entendía que sino se hubiese tardado tanto en los primeros años posiblemente hubiera sido una realidad, pero al principio los vecinos no lo veían de esa manera y ahora ninguno teníamos dinero. Pero el Equipo de Gobierno era el primero que quería; por un lado, asegurar la seguridad de los transeúntes y; segundo, realizar y formalizar este convenio, lo que se haría cuando tuviéramos dinero todos, los vecinos y el Ayuntamiento. Porque firmar un convenio donde no había un dinero detrás era ilegal. Entonces, si el convencimiento y la preocupación del Sr. Brenes Cobos era que se atajaran estos temas de seguridad con diligencia, se haría. Sin embargo, a día de hoy no se iba a firmar el convenio porque ninguno teníamos ese dinero, de ahí que se remitiera literalmente a la palabras de la Sra. Portavoz del Partido Socialista: que lo antes posible se tomaran las medidas oportunas y, a la mayor diligencia, tal y como ella expresaba.

El Sr. Brenes Cobos indicó que aceptaba todas las enmiendas que el Equipo de Gobierno propusiera porque eran los que tenían que solucionar ese problema. Y si el Equipo de Gobierno pretendía que su Grupo aceptara lo que en su momento se planteó aquí no había ningún problema en ello; lo que nos habían trasladado los vecinos era la urgencia y que por su parte el dinero de la comunidad ya estaba. Es decir, faltaba la parte del Ayuntamiento y eso era por lo que se traía la iniciativa; para que el Equipo de Gobierno lo hiciera y se agilizaran los trámites porque se venía coleando con el mismo problema desde hacía cuatro años y no se quería traer otra iniciativa dentro de dos años cuando la situación fuera irreparable.

**A la vista de cuanto antecede, la Comisión, por unanimidad de los Sres. miembros asistentes, propuso al Excmo. Ayuntamiento Pleno, la adopción del siguiente acuerdo:**

**1- Que se agilice lo máximo posible la disponibilidad presupuestaria para actuar en los aparcamientos de la Plaza Virgen de Belén para su rehabilitación, según condiciones acordadas en la declaración de intenciones firmada en Mayo del 2011.**

### **III.- COMPARECENCIAS Y PREGUNTAS. INFORMACIÓN DE LAS DELEGACIONES DE GOBIERNO.**



Punto nº 8.- Se dio cuenta de solicitud de comparecencia del Concejal del Grupo Municipal Socialista, D. Sergio J. Brenes Cobos, presentada el 17 de enero de 2013, para que D. Diego Maldonado Carrillo informe sobre obras de edificios paralizadas en Málaga a consecuencia de la crisis económica y actuaciones para garantizar la seguridad, en dicha solicitud hacía constar:

*“La crisis económica ha afectado de manera muy grave al sector de la construcción con la desaparición de miles de empresas y una marea imparable de personas desempleadas directamente o indirectamente ligados al sector.*

*La situación en la ciudad de Málaga ha sido especialmente dramática quedando numerosas promociones de viviendas paralizadas en la ciudad de Málaga. Algunos proyectos no llegaron a comenzar la ejecución de las obras pero otros muchos han quedado abandonados antes de la finalización de los mismos desapareciendo la empresa que promovía o construía dichos inmuebles, originando situaciones de vacío en cuanto a la demanda de responsabilidades, o casos en los que la situación económica lleva a actuar de oficio para solucionar problemas de seguridad en las mismas.*

*Alarma social entre comerciantes o residentes colindantes por la inseguridad que se genera con el robo de materiales de construcción en esos inmuebles, situaciones de acumulación de residuos y problemas higiénico-sanitarios, riesgo de incendios, ocupaciones con la peligrosidad que ello supone al encontrarse en construcción pero careciendo de las mínimas medidas de seguridad son solo algunas de las situaciones que constantemente los ciudadanos malagueños denuncian.*

*Una triste realidad que afecta a toda la ciudad, obras de cimentación como polígono industrial la Huertecilla y el Tarajal, viviendas con vanos en fachada sin tapiar y con garajes abiertos e inundados en Colmenarejo, los episodios de robos ocurridos en la barriada de Intelhorce donde se acabaron desvalijando numerosas viviendas adosadas o el desgraciado suceso recientemente denunciado en la calle Marqués de Valdeflores nos llevan a plantear esta comparecencia.*

*Número de edificios en construcción que lamentablemente han paralizado la ejecución de trabajos y de los que tenemos constancia y su ubicación*

*Solicitudes, quejas, denuncias, comunicaciones que se han tramitado por parte de ciudadanos, policía o Juntas de Distrito ante Gerencia Municipal de Urbanismo*

*Trámites que se siguen por parte de la Gerencia Municipal de Urbanismo ante situaciones de paralización de estos proyectos...*

*Número de intervenciones de oficio que se han realizado por parte GMU, coste etc...”*

Abierto el debate, el Sr. Brenes Cobos indicó que la presentación de esta comparecencia se debía a la situación de crisis económica que se padecía y al número de inmuebles que, en sus diferentes fases de construcción, habían quedado paralizados y





abandonados en la ciudad de Málaga. Había edificios en estructura, otros estaban pendientes de finalización e incluso alguno estaba finalizado y no se había llegado a entregar que estaban generando situaciones problemáticas para los ciudadanos colindantes o vecinos de los alrededores de estos edificios.

Añadió que recordaba iniciativas que se plantearon en la legislatura anterior y que en esta legislatura se venían repitiendo; se venían reiterando quejas por parte de los ciudadanos en los órganos de participación de los distritos y también aparecían en prensa determinadas denuncias que hacían los ciudadanos sobre situaciones de inseguridad y de falta de higiene que se estaban dando en algunos de estos edificios. Su Grupo entendía además, mediante conversación que se tuvo en su momento con el Concejal, que quizás era una comparecencia muy amplia en cuanto a lo que se solicitaba, por lo que no tenía ningún problema en que, aquellos datos que no se pudieran resolver en este momento se le facilitaran en el menor plazo posible, sin que se fueran a extender más allá de las cuestiones que aquí venían planteadas en cuanto al número de edificios que el Equipo de Gobierno tenía localizado o sobre los que se había planteado esta serie de situaciones de abandono donde la propiedad no estaba ejerciendo sus obligaciones; las solicitudes, quejas, denuncias que se trasladaban bien mediante policía local o bien mediante vecinos directamente a esta GMU para que atendiéramos esas situaciones y los trámites que nosotros como GMU llevábamos a término, cómo se actuaba y cómo se estaban desarrollando esas actuaciones. Eran muchas las situaciones que el Grupo Municipal Socialista tenía localizadas, pero le gustaría que constara en Acta qué actuaciones se estaban llevando a cabo en este momento.

El Sr. Presidente manifestó que, como muy bien sabían los presentes, desde Disciplina Urbanística se recababa información de las diferentes situaciones que podían presentar los proyectos inacabados en esta ciudad -fundamentalmente por la crisis económica- por parte de los distritos, de la Policía así como a través de la propia denuncia de los ciudadanos en relación a las obras paralizadas. Una vez que se conocía ese dato, se giraba una visita de inspección para constatar en qué situación se encontraba la obra y se daba traslado al Departamento de Arquitectura, que era el que intervenía en cada caso. Creía que entrar en qué era lo que se hacía en cada caso no era necesario porque era conocido y además se podía recabar la información.

Añadió que esto era lo que se hacía; se atendían las denuncias que podían llegar por los diferentes caminos -que eran los mismos que había enumerado el Sr. Brenes Cobos en su presentación de la comparecencia- y se actuaba en la medida de las posibilidades. Naturalmente, había cuestiones que eran de una resolución más fácil y, otras, más complicadas. En ocasiones el tema estaba judicializado por algún motivo y las posibilidades de intervenir en algún sentido podían estar mediatizadas por determinadas cuestiones como las que estaba diciendo. Lo que le resultaba imposible en esta comparecencia era facilitar algo al Sr. Brenes Cobos a lo que tenía derecho y que había pedido como era el número de denuncias, obras paralizadas, etcétera porque conseguir toda esa información no era nada fácil, y creía que el Sr. Brenes Cobos así lo entendía. Se recabaría y se la trasladaría pero, en este momento, con los días que habíamos tenido y el trabajo diario, dado que era necesario mirar muchísima documentación, no se lo había podido traer. Por tanto, se limitaba en su contestación a decir que desde Disciplina



Urbanística se coordinaba toda la información, y que esa información se trasladaba al Departamento de Arquitectura desde donde se actuaba de la mejor manera posible. En fin, no todos los casos eran iguales ni permitían la misma facilidad de actuación. Y toda la información que se pedía, que no era poca y que necesitaba ser recabada, se miraría, se escribiría y se la trasladaríamos al Sr. Brenes Cobos si le parecía bien.

El Sr. Brenes Cobos agradeció al Sr. Presidente el ofrecimiento que había hecho de dar respuesta a esta información; tema que venía de antiguo y sobre el que su Grupo tenía una especie de mapa de situaciones que eran muy reiteradas en el tiempo; eran muchas denuncias vecinales y de la Policía sobre situaciones bastante graves. En algunos casos se producían ocupaciones y robos, en otros se hablaba de acumulación de residuos y de basura, o bien los vecinos denunciaban que había peligro de incendio en esos inmuebles. En la comparecencia había citado ejemplos porque algunos venían de la legislatura anterior y él los planteó en su momento y, a día de hoy, todavía no se habían resuelto. Se refería a los años 2010 y 2011, que fue cuando se formularon alguno de esos ruegos, y en alguno de esos casos todavía no se había actuado por decirlo de alguna manera. Y las situaciones de peligro se seguían dando y esa era su preocupación.

Asimismo señaló que el Grupo Municipal Socialista agradecía al Equipo de Gobierno que realizara ese trabajo y que cuando lo tuvieran le dieran esa información porque, como decía, era una realidad que se producía cada vez que había un órgano de participación o que se leía la prensa, donde se podían ver cómo había quejas de este tipo en muchas barriadas por esos edificios que actualmente se encontraban paralizados.

El Sr. Zorrilla Díaz seguidamente cedió el turno al Grupo Municipal Socialista.

El Sr. Presidente manifestó que entonces iba a terminar ampliando su primera intervención en forma de comentario. Había tenido una época de su vida en la función pública como responsable, por ejemplo, del Distrito Centro. Y allí había tenido la oportunidad de vivir de una manera muy directa problemas de este tipo, en concreto, en el barrio de la Trinidad -que el Sr. Brenes Cobos conocería perfectamente-. Tenía que decir que, muchas veces, a pesar de la actuación de las diferentes áreas municipales, se volvían a reproducir las mismas situaciones porque todos naturalmente teníamos que colaborar y, donde se acumulaba basura y se limpiaba, a las dos semanas volvía a haber basuras que no arrojaba un área municipal. El problema a veces se complicaba porque la mayoría de las personas sabíamos respetar nuestro entorno o el medio en el que vivíamos, pero había una minoría que no estaba decidida o que no andaba por esos derroteros de respeto al medio ambiente y al entorno que nos rodeaba. A veces sucedía que una misma zona se tenía que limpiar de bolsas de basura porque a los diez días volvía a estar llena. En fin, el tema era un poco complicado y el Sr. Brenes Cobos lo sabía perfectamente. No obstante, desde el Ayuntamiento se estaba trabajando en estos temas sin ningún lugar a dudas y, al final, la solución definitiva de un inmueble abandonado estaba en el propietario o en la decisión judicial que en su momento adoptara el tribunal correspondiente. Por tanto, no era sólo el Ayuntamiento el que tenía el instrumento para dar solución a estos problemas.

Finalizó diciendo que, entendiendo el motivo de la comparecencia era solicitar una serie de datos, iba a procurar que el Sr. Brenes Cobos los tuviera.



La Comisión, quedó enterada de la anterior comparecencia.

#### IV.- TRÁMITE DE URGENCIA

A continuación la Comisión, por unanimidad de los miembros asistentes, así como con el quórum preceptivo, **declaró la urgencia del asunto epigrafiado U1**, el cual se transcribe seguidamente:

Punto nº U-1.- La Comisión del Pleno de Accesibilidad, Movilidad y Ordenación del Territorio y Vivienda, conoció informe-propuesta del Departamento de Proyectos y Obras de la GMU, de fecha 17 de enero de 2013, el cual es como sigue:

**“Expediente:** B2012-108.

**Solicitante:** De oficio

**Situación:** Límite del Término Municipal con Rincón de la Victoria

**Asunto:** Informe Jurídico relativo a propuesta de aprobación de inicio de expediente de Alteración del Término Municipal.

En relación con el expediente de alteración del término municipal por segregación de parte del término municipal de Málaga para agregarlo al del Rincón de la Victoria y en cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 172, 173 y 175 del Real Decreto núm. 2568/1986 de 28 de noviembre aprobatorio del Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Corporaciones Locales y con respecto al expediente de referencia, se han de hacer las siguientes consideraciones:

##### **Primero.- Antecedentes de hecho.**

Resulta que con fecha 17 de abril de 2012 se recibió en el Excmo. Ayuntamiento de Málaga la Orden de 19 de marzo de 2012 del Consejero de Gobernación y Justicia, por la que se establecen los datos identificativos de la línea que delimita los términos municipales de Rincón de la Victoria y Málaga, ambos en la provincia de Málaga.

La referida Orden desestima las alegaciones presentadas en su día por el Ayuntamiento de Rincón de la Victoria y el de Málaga y acepta las actuaciones de replanteo - realizadas por el Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía – sobre la línea límite entre ambos municipios con objeto de proyectar la línea definitiva acordada en 1873 sobre la realidad física actual. Esta variación de la delimitación de los términos municipales respecto de la que viene utilizándose administrativa y registralmente por ambos municipios genera una problemática que se pone de manifiesto en el informe técnico del Servicio de Topografía de fecha 17 de enero de 2013 del siguiente tenor literal:

*“Expediente: 105/11*

*Situación: Límite con el Término Municipal del Rincón de la Victoria.*

*Asunto: Deslinde del límite del Término Municipal.*



## ANTECEDENTES

*Con fecha 13 de Diciembre de 2011 se recibe en este Servicio escrito y documentación aportados por la Consejería de Gobernación y Justicia aportando una propuesta de deslinde del Termino Municipal de Málaga con el Termino Municipal del Rincón de la Victoria.*

*Analizada toda la documentación aportada se observan diferencias entre la línea de deslinde propuesta y la línea reflejada en los documentos existentes en esta GMU coincidentes con el limite marcado en el Mapa Topográfico de Andalucía a escala 1/10000.*

*Paralelamente el Ayuntamiento del Rincón de la Victoria recibe la misma documentación y deciden presentar alegaciones a este deslinde, nos aportan una copia de las alegaciones realizadas.*

*El 5 de enero de 2012 presentamos una alegación al deslinde realizado por parte de la Junta de Andalucía de características similares a las alegaciones realizadas por el Excmo. Ayuntamiento del Rincón de la Victoria.*

*Con fecha 2 de mayo de 2012 se recibe en este servicio documentación procedente de la Dirección General de Administración Local de la Junta de Andalucía desestimando las alegaciones presentadas.*

*A la vista de ello, se reúnen el 21 de mayo de 2012 los responsables de Urbanismo del Ayuntamiento de Málaga y Rincón de la Victoria y acuerdan trabajar conjuntamente sobre este asunto.*

*Como consecuencia de esa reunión, con fecha 19 de noviembre de 2012 se recibe en esta Gerencia de Urbanismo vía correo electrónico, el documento redactado por los técnicos del Ayuntamiento de Rincón de la Victoria para tramitar ante la Junta de Andalucía la alteración de los términos municipales de Málaga y Rincón de la Victoria tal y como fue aprobada por la Junta mediante Orden de 19 de Marzo de 2012 del Consejero de Gobernación y Justicia. Igualmente proponen que el procedimiento sea promovido por ambos Ayuntamientos de Málaga y Rincón de la Victoria mediante la creación de la Comisión Mixta prevista para ello y que sería la encargada de elaborar el documento que luego sería sometido para su aprobación a ambos Ayuntamientos. Se propone pues que se estudie el documento por los técnicos de Málaga y posteriormente discutir el trazado inicialmente grafiado.*

*En efecto, una vez estudiado el trazado, en diciembre de 2012, se celebra una nueva reunión con Técnicos del Rincón de la Victoria con el objeto de acordar una línea límite de Termino Municipal común a ambos municipios.*



## **SITUACIÓN ACTUAL Y JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD DE LA ALTERACIÓN**

*Terminado todo este proceso el límite de Termino Municipal oficial entre el Término Municipal de Málaga y el Término Municipal del Rincón de la Victoria es el aprobado en el año 1873 coincidente con la línea aportada por la Junta de Andalucía. Esta línea así interpretada origina de inicio los siguientes inconvenientes:*

*1- El trazado que discurre al Este del cauce del arroyo Totalan.*

*Existe una franja de terreno urbano al Este del Arroyo de Totalan perteneciente a la población de la Cala del Moral que pasaría a pertenecer al Termino Municipal de Málaga, esta delimitación no esta ocupada por unidades urbanas o urbanizables concretas si no que de forma anárquica ocupa trozos de viviendas, de equipamiento o de viales sin obedecer a ningún criterio.*

*Según información que aportan técnicos del Ayuntamiento del Rincón de la Victoria se ven afectadas 66 parcelas catastrales urbanas con un total de 825 titulares catastrales.*

*2- El trazado más al norte, fuera del arroyo Totalan.*

*La línea límite oficial aportada donde se separa del arroyo de Totalan atraviesa terrenos de carácter rustico y calificados como no urbanizables en el T.M. de Málaga. Esta línea tampoco tiene un trazado definido por elementos existentes en el terreno sino que atraviesa fincas dejando una parte de estas en un Termino y la otra parte en el otro con la singularidad en algunos casos que también divide viviendas.*

*Se ven afectadas 16 fincas catastrales pertenecientes al Termino Municipal de Málaga, no tenemos los datos para conocer cuantas fincas del Rincón de la victoria se ven afectadas por este trazado. El camino de acceso a estas fincas (que coincide con el antiguo camino de herradura de Málaga a Moclinejo) unas veces se encuentra dentro de Málaga y otras dentro del Rincón de la victoria.*

*Si se acepta la línea de termino municipal interpretada del año 1873 por la Junta de Andalucía nos encontramos como mínimo con los siguientes problemas:*

- Málaga debe de dar servicios obligatorios a 66 parcelas catastrales urbanas, en algunos casos a la totalidad de la finca y en la mayoría de los casos de manera parcial.*
- Málaga debe de realizar el mantenimiento de los viales y equipamientos que quedan de forma parcial dentro del término municipal.*
- Málaga tendría competencias en las zonas no urbanizables sobre una parte de fincas que tienen la otra parte en el Rincón de la Victoria, habría que realizar una nueva parcelación de las fincas catastrales, con viviendas que se dividen igualmente.*



- *Málaga tendría que mantener trozos de caminos que en su mayor parte se encuentran en el municipio del Rincón de la Victoria.*

*Con la intención de evitar todos los problemas enumerados más los que pudieran surgir con la implantación de esta línea límite se propone modificar el trazado de la misma sin cambiar la idea de la descripción del límite que se indica en el año 1873, ya que el límite quedaría de la siguiente forma:*

- *En el tramo sur, desde el mar hasta la autovía A-7 el límite sería el actual Arroyo de Totalán al igual que en la descripción del año 1873.*
- *En el tramo Norte fuera del cauce del arroyo de Totalán el límite sería el antiguo camino de herradura de Málaga a Moclinejo (igual que en el año 1873) que debido a las nuevas necesidades de transporte ya es un camino para vehículos modificando sensiblemente su trazado para adaptarlo al tráfico rodado.*

*El tramo final fuera del camino de Málaga a Moclinejo no se modifica y se acepta el mismo del año 1873.”*

#### **Segundo.- Normativa aplicable.**

El expediente se tramita con arreglo a las siguientes disposiciones:

- Real Decreto 2568/1986, de 28 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales -ROF-.
- Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local -LRBRL-.
- Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de las Disposiciones Legales Vigentes en materia de Régimen Local -TRRL-.
- Real Decreto 1690/1986, de 11 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Población y Demarcación de las Entidades Locales -RPDT-.
- Ley 5/2010, de 11 de junio, de Autonomía Local de Andalucía.

#### **Tercero.- Consideraciones jurídico-formales:**

El artículo 12 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local -LRBRL-, establece que el término municipal es el territorio en el que el Ayuntamiento ejerce sus competencias. En los mismos términos se pronuncia el artículo 1.1 del Real Decreto 1690/1986, de 11 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Población y Demarcación de las Entidades Locales -RPDT-.

El término municipal debe pertenecer a una sola provincia y estar formado por territorios continuos (arts. 12.2 LRBRL, 2 TRRL y 1.2 y 1.3 RPDT), aunque el Reglamento permite que se mantengan las situaciones de discontinuidad reconocidas en el momento de su entrada en vigor.



El artículo 13 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local -LRBRL-, establece que la alteración de términos municipales, se regulará por la legislación de las Comunidades Autónomas sobre régimen local.

A tal efecto resulta de aplicación la regulación recogida en la **Ley 5/2010, de 11 de junio, de Autonomía Local de Andalucía**, que contempla la modificación de los términos municipales en su artículo 91:

*“Artículo 91. Modificaciones de los términos municipales.*

*a) Los términos municipales podrán ser modificados por:*

*a) Segregación.*

*b) Fusión.*

*c) Agregación*

*d) Incorporación*

*e) Aumento o disminución de su cabida debido a dinámicas de la naturaleza*

*2. Mediante las modificaciones a que hace referencia el párrafo anterior o por combinaciones de ellas se podrá dar lugar a la creación y supresión de municipios o a la mera alteración de sus límites territoriales.*

*Artículo 93. La segregación de los términos municipales.*

*1. Se entiende por segregación de un término municipal la separación de parte del territorio, bien para la creación de uno distinto o bien para ser agregado a otro preexistente, limítrofe y de la misma provincia, no comportando en este último caso creación ni supresión de municipios.*

*(...)*

*b) La alteración de términos municipales mediante segregación-agregación, no podrá suponer para ninguno de los municipios afectados, ni la privación de los recursos necesarios para prestar los servicios básicos establecidos legalmente, ni la reducción de los servicios a los que viniesen obligados en función de su población. El municipio que experimente la segregación podrá ser compensado con la incorporación a su término de una parte del que originó esta alteración. Si ello no fuera posible o conveniente, según los criterios de la ordenación territorial de la Comunidad Autónoma, podrá fijarse una compensación económica a cargo del municipio acrecido.*

*Solo podrá efectuarse la alteración en alguno de los siguientes casos:*

*a) Cuando un núcleo de población de un municipio se extienda por el término de otro u otros limítrofes.*

*b) Cuando sea necesario dotar a un municipio*

*c) Cuando concurren otras circunstancias de orden geográfico, demográfico, económico, histórico o administrativo que así lo aconsejen.*

#### **Cuarto.- Aspecto procedimental y competencia.**

El procedimiento para la alteración del término municipal se recoge en los artículos 95 y siguientes de la Ley 5/2010, de 11 de junio, de Autonomía Local de Andalucía, que prevé que pueda iniciarse por uno, varios o todos los Ayuntamientos afectados, mediante acuerdo adoptado por la mayoría absoluta del número legal de miembros.



Asimismo, se dispone en el párrafo dos del mencionado artículo que en caso de promoverse por varios ayuntamientos se constituirá una **comisión mixta**, integrada por representantes de los mismos, para la formulación única de pareceres, en su caso, sobre aquellos aspectos que hubieren de quedar resueltos en el expediente.

Deberá incorporarse al expediente, de acuerdo con el artículo 96 del citado texto la siguiente documentación:

- a) Memoria que contenga una exposición detallada de la concurrencia de las circunstancias exigidas, en cada caso, por esta ley y demás motivos que justifiquen la modificación propuesta.
- b) Cartografía en la que se refleje la delimitación actual del término o términos municipales afectados, así como la que se pretende alcanzar.
- c) Informe económico en el que se justifique la posibilidad y conveniencia, en este aspecto, de la modificación que se pretende.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 123.1.e) y 123.2 de la Ley de Bases de Régimen Local, la competencia para adoptar acuerdos relacionados con la delimitación y alteración del término municipal corresponde al Excmo. Ayuntamiento Pleno, siendo necesario el voto favorable de la mayoría absoluta del número legal de miembros de la corporación.

A la vista de lo anteriormente expuesto, y de conformidad con lo establecido en los vigentes Estatutos de esta Gerencia se propone por este Departamento de Proyectos y Obras a la Comisión de Accesibilidad, Movilidad, Ordenación del Territorio y Vivienda para que eleve al Excmo. Ayuntamiento Pleno la adopción del siguiente acuerdo:

1º.- Iniciar el expediente para la alteración del término municipal mediante la modificación del límite establecido por la Orden de 19 de marzo de 2012 del Consejero de Gobernación y Justicia que establece los datos identificativos de la línea que delimita los términos municipales de Rincón de la Victoria y Málaga, ambos en la provincia de Málaga.

2º.- Facultar al Sr. Alcalde-Presidente para que designe los miembros que deberán integrar, por el Excmo. Ayuntamiento de Málaga, la Comisión Mixta prevista en el artículo 95 de la Ley 5/2010, de 11 de junio, de Autonomía Local de Andalucía.

Es cuanto tenemos que informar a la Comisión del Pleno de Accesibilidad, Movilidad, Ordenación del Territorio y Vivienda que, no obstante dentro de su ámbito competencial, resolverá como mejor proceda.”

Resulta asimismo que el Sr. Secretario General y el Sr. Oficial Mayor han emitido informe al respecto de fecha 22 de enero de 2013.

Abierto el debate, el Sr. Presidente preguntó si era preciso que se justificara la urgencia o no hacía falta hacerlo, a lo que el Sr. Zorrilla Díaz apuntó a que pensaba que la





propuesta iba a ser explicada por el Portavoz del Equipo de Gobierno, quien respondió que si se prefería hacerlo de ese modo, así se haría, aunque había querido empezar por el orden habitual.

Continuó expresando el Sr. Presidente que la razón de la Comisión creada y de los estudios y trabajos realizados a nadie se le escapaba: el deslinde existente partía casas entre los dos municipios. Sólo viendo el plano se podía comprobar que no era factible y que había que proponer una linde diferente aprovechando una línea natural como era el arroyo que pasaba por esa zona.

Añadió el Sr. Maldonado Carrillo que había pedido a quien más había trabajado en este tema que nos acompañara y, como un plano valía más que mil palabras, iba a mostrar el plano y lo iba a explicar si le parecía bien a los presentes.

A continuación el Sr. Castillo Fernández, Jefe del Servicio de Cartografía y Topografía del Departamento de Proyectos y Obras de la GMU, manifestó que, como bien había dicho el Sr. Concejal, un plano valía más que mil palabras y tres planos más todavía. La Junta de Andalucía creó en un momento dado el 10.000 de toda Andalucía - un plano que todo el mundo conocía- y, no sabíamos muy bien porqué, quizá usando un criterio de lógica o de lo que fuera, se decidieron una serie de delimitaciones entre términos municipales de toda Andalucía y lo graficaron en esta cartografía oficial de la Junta de Andalucía. Cuando los municipios de Málaga y del Rincón de la Victoria fueron a hacer sus planes generales cogieron la cartografía que había en ese momento de la Junta de Andalucía y el límite era el de la raya y cruz que aparecía en la cartografía oficial. Entonces hicieron sus planes generales sin tener ninguna discordancia porque se estaba de acuerdo y se funcionó perfectamente. En un momento dado y, no precisamente por este caso, en varios sitios de Andalucía se crearon conflictos de delimitación entre términos. En ese momento la Junta de Andalucía inició la ardua tarea de deslindar todos los términos municipales de la Comunidad Autónoma, empezando por unos cuantos que quizás fueran significativos como, por ejemplo, Málaga-Rincón. Lo que hicieron fue echar mano del deslinde oficial, o sea, comprobar si el deslinde que estaba en su propia cartografía era bueno o no. Para ello vieron las actas de 1870 y los cuadernos de campo de 1870 y, haciendo un trabajo técnico muy bien hecho, rehicieron el límite del término. Este trabajo se lo mandaron a ambos municipios diciendo: "vuestro término municipal es éste, no el que tenéis en los planes generales y en la cartografía de la Junta sino éste que aquí aparece en negro". Nada más verlo se podía observar que había casas que se partían. Entonces un municipio y otro dijeron: "¿Esto como puede ser? Si aquí hay quince casas que son de la Cala ¿Cómo van a ser de Málaga?". Efectivamente, eso no tenía sentido por lo que se decidió hacer la propuesta de que se mantuviera lo que estaba en la cartografía. Pero la Junta de Andalucía respondió que, para hacer válido ese límite, tenían que ser otra vez los propios municipios los que se pusieran de acuerdo para firmar ese deslinde al igual que lo hicieron en 1870. Dicho esto, desde el municipio de Málaga se empezó a hacer nuestro trabajo técnico consistente en verificar si verdaderamente la interpretación de los cuadernos de campo del año 1870 que hizo la Junta fue correcta o no -y aquí "chapó" para los antecesores nuestros de aquellos años que, con los pocos medios que tuvieron, llegaron a las mismas conclusiones que hoy en día que utilizábamos GPS-. Y todo a partir de un único punto que se mantenía: ese mojón de términos que separaba Totalán, Rincón y



Málaga. A partir de aquí, con las observaciones de campo del año 1870 y con los métodos modernos, se llegaba a la misma conclusión, El Rincón de la Victoria se suponía que había hecho un chequeo similar y llegó a la misma conclusión. Por tanto, la interpretación del deslinde de aquel año estaba bien hecha en el plano. Y estos eran los antecedentes.

No obstante, como había adelantado, había cosas que no tenían sentido, por lo que nos pedían que hiciéramos una propuesta técnica -que era la que estábamos presentando y en la que ya en imágenes actuales veíamos la incidencia de ese límite histórico-. Es decir, se había traspasado esa propuesta de 1870, ese deslinde, a ortofotos actuales. Y ese traspaso era la línea verde que aparecía en el plano; línea verde límite del año 1873, que era la que la Junta decía que para bien o para mal era el límite entre términos municipales. En el plano se veía inmediatamente que toda una fila de casas que estaban actualmente en el Rincón de la Victoria quedarían dentro de Málaga; incluso todo un polideportivo estaría dentro del término de Málaga. En concreto, la ortofoto que se había utilizado era del último vuelo del que se disponía, que era del año 2008. En dicha ortofoto se veían situaciones que no tenían sentido como, por ejemplo, que el límite de la cartografía de la Junta de Andalucía partía por la mitad una casa con una piscina que había encima de la autovía. Técnicamente se había hecho un estudio y una propuesta que se había trabajado en el siguiente sentido. Los arroyos por mano del hombre y por causas naturales con el tiempo variaban. En concreto, el delta de la desembocadura del arroyo se veía perfectamente que siempre fue así. El deslinde decía que: “discurría por la margen izquierda del Arroyo Totalán mirando aguas abajo” pero, ese fue la margen izquierda del arroyo en aquel momento, porque la mano del hombre hizo un encauzamiento y también el agua, con las sucesivas avenidas, había cambiando el curso del arroyo. Por consiguiente, nuestra propuesta era mantener el eje del arroyo que era como ahora estaba en ambos planes generales, teniendo en cuenta que el deslinde de 1870 decía que: “cuando abandona la margen izquierda del arroyo sigue por el antiguo carril de herraduras de Málaga-Moclinejo” y que ese carril seguía existiendo, aunque transformado. A partir de ahí, en lugar de meternos por un camino desaparecido -el de Moclinejo- se llevaba hasta la autovía, que era una elemento totalmente nuevo y muy significativo y, desde ahí, por el eje de la autovía hasta coger el que era verdaderamente el antiguo camino de Moclinejo. Respetando el espíritu del deslinde de 1870 y aplicando esa filosofía, se habían ido ajustando veintitantas fincas que afectaban a ese límite a los límites catastrales entre fincas para no dividir casas o edificaciones. De esta manera había algo que podía asombrar mucho; que con esta propuesta Málaga perdía 8.821 m<sup>2</sup>. Pero no era que perdiera 8.821 m<sup>2</sup>, sino que, con relación a la propuesta del año 1870, dejaba de tener esos metros, así como 142.000 metros del cauce del arroyo aunque, teniendo en cuenta que el cauce del arroyo era dominio público hidráulico, tampoco se perdía en sí. También se podría decir que fuera el límite por la margen derecha ya que daba lo mismo debido a que no teníamos competencia en ese cauce, pero así se dejaban como estaban ambos planes generales.

Finalmente recordó que Málaga tenía 410.000.000 m<sup>2</sup>, o sea 41.000 hectáreas, y que lo que se iba a perder era suelo totalmente rústico.

El Sr. Presidente, tras dar las gracias al Sr. Castillo Fernández por su exposición, apuntó a que, naturalmente, después de esta explicación exhaustiva que creía que había sido muy clarificadora, y dado que esta propuesta había sido estudiada y consensuada por



los dos municipios de acuerdo con la Junta de Andalucía, lo que quedaba era que en su momento la aprobara el órgano competente, que era la Junta de Andalucía.

El Sr. Secretario General explicó que, como este expediente era sobre la segregación de términos, era preceptivo informe de la Secretaría General, por lo que se había elaborado un informe favorable al procedimiento formal a seguir.

El Sr. Brenes Cobos, tras mostrarse a favor de la propuesta, indicó que le gustaría contar con el informe de la Secretaría General.

Sometido a votación el informe-propuesta transcrito, el resultado de la misma fue el siguiente:

La Comisión, con el voto a favor de todos los miembros asistentes, propuso al Excmo. Ayuntamiento Pleno acuerde prestar su aprobación a la propuesta contenida en la misma.

Y no teniendo más asuntos que tratar, se levantó la sesión siendo las once horas y veinticinco minutos del día de la fecha del encabezamiento, de todo lo cual, como Secretaria de la Comisión doy fe.

Vº Bº

EL PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

Diego Maldonado Carrillo