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

Asisten:

Presidente: D. Diego Maldonado Carrillo
Vicepresidente: D. Raúl López Maldonado
Vocales: D. José del Río Escobar en sustitución D. Julio Andrade Ruiz
Dª Elisa Pérez de Siles Calvo
D. Sergio Brenes Cobos
D. Eduardo Zorrilla Díaz

Gerente de la GMU: D. Javier Gutiérrez Sordo
Gerente Adjunto de la GMU: D. José Cardador Jiménez
Gerente del IMV: D. José María López Cerezo

Secretario General: D. Venancio Gutiérrez Colomina
Secretario Delegado de la GMU: D. Juan R. Orense Tejada
Secretaria de la Comisión: Dª Victoria E. del Río Florido

Siendo las doce horas y cinco 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. José del Río Escobar se incorporó a la sesión en el punto nº 4 del Orden del Día.

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 13 de marzo de 2013.

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

Punto nº 2.- La Comisión del Pleno de Accesibilidad, Movilidad y Ordenación del Territorio y Vivienda, conoció informe-propuesta del Departamento de Arquitectura y Conservación de la GMU, de fecha 8 de abril de 2013, el cual copiado a la letra dice:

"INFORME PROPUESTA A LA COMISIÓN DEL PLENO DE ACCESIBILIDAD, MOVILIDAD, ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

SOLICITANTE: De oficio.
ORGANISMO: Gerencia Municipal de Urbanismo, Obras e Infraestructuras. Departamento de Arquitectura y Conservación. Servicio de Jurídico-Administrativo.
ASUNTO: Expediente de modificación de Ordenanza Municipal. Informe jurídico con propuesta de resolución para la aprobación inicial del nuevo texto para la Ordenanza de Conservación e Inspección Técnica de las Edificaciones.

En cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 172, 173 y 175 del Real Decreto 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 emite el siguiente **informe jurídico municipal consistente en la siguiente propuesta de aprobación inicial del nuevo texto para la Ordenanza Municipal de Conservación e Inspección Técnica de las Edificaciones** el cual vendrá a sustituir a la vigente Ordenanza del mismo nombre, aprobada en Sesión Plenaria de 28 de Septiembre de 2006 publicada en el Boletín Oficial de la Provincia de 27 de octubre de 2006.

ANTECEDENTES DE HECHO

I

MOTIVACIÓN Y COMPETENCIA

La competencia municipal en materia de conservación de inmuebles se centra en exigir a sus propietarios el deber de conservarlos en las condiciones establecidas en la legislación urbanística, mediante el dictado de ordenes de ejecución de obras de reparación, medidas cautelares urgentes, o declarar el cese de esta obligación de conservar mediante la declaración de la ruina o ruina inminente.

Estos son los mecanismos tradicionales con que cuenta los Ayuntamiento para exigir el deber de conservación de inmuebles a sus propietarios, si bien a partir de la entrada en vigor de la Ley 7/ 2002 de Ordenación Urbanística de Andalucía, se da la posibilidad a los municipios de establecer inspecciones periódicas de las edificaciones, como mecanismo de control preventivo, para evaluar el estado físico del patrimonio inmobiliario de su ciudad.

La puesta en marcha a partir de 2006 de esta inspecciones en el municipio de Málaga ha dado lugar a numerosos problemas prácticos, tanto para los administrados como para la tramitación administrativa, que en la actualidad tratamos de solucionar.

Al objeto de flexibilizar la Ordenanza vigente, adecuándola a la práctica real que desde el año 2006 viene desarrollándose en la Servicio de Conservación a través de la

Sección de ITE creada al efecto, se propone la presente modificación de la Ordenanza que sustancialmente tiene los siguientes objetivos:

- Adaptar la actuación administrativa en lo relativo a la presentación del primer informe y sucesivos de ITE, al RDL 8/2011 de 1 de julio, limitándose el cumplimiento de la obligación legal a los edificios de más de 50 años.

- Posibilitar la presentación y cumplimentación de la ITE vía internet, en aplicación del principio de celeridad procedimental y a fin de garantizar la eficiencia, transparencia y simplificación en la prestación de los servicios públicos, conforme se dispone, como principios básicos y rectores, en la Directiva 2006/123/CE, de tal forma que la presentación electrónica, cuya aplicación se definirá al efecto, o a través d el Registro de esta Gerencia, sea por sí mismo suficiente para dar por cumplida la citada obligación.

- Adecuar el régimen disciplinario al Reglamento de Disciplina Urbanística de la Comunidad Autónoma de Andalucía, Decreto 60/2010.

II

NORMATIVA APLICABLE

- Ley 30/1992 de 26 de noviembre de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y Procedimiento Administrativo Común.
- Ley 7/1985, de 2 de abril reguladora de las Bases de Régimen Local.
- Ley 7/2002, de 17 de diciembre de Ordenación Urbanística de Andalucía.
- Decreto 60/2010, de 16 de marzo por el que se aprueba el Reglamento de Disciplina Urbanística de la Comunidad Autónoma de Andalucía.
- Real Decreto 1398/1993, de 4 de agosto, Reglamento del Procedimiento para el Ejercicio de la Potestad Sancionadora.
- La Ley 38/1999 de 5 de noviembre, de Ordenación de la Edificación.
- Real Decreto-Ley 8/2011 de 1 de julio.
- PGOU Málaga 2011

III

EL NUEVO TEXTO DE LA ORDENANZA

Actualmente se encuentra en vigor como se ha dicho la Ordenanza de Conservación e ITE publicada en 2006, siendo evidente la necesidad de proceder a la reforma de la misma, como consecuencia de los cambios habidos en la materia por las novedades introducidas en la legislación urbanística y administrativa aplicable.

Asimismo la puesta en práctica de la ITE ha revelado la necesidad de mejorar los mecanismos de actuación de la misma haciendo necesarios determinados ajustes:

Modificaciones:

Art. 3 **Destino de las edificaciones.** [Eliminado]

Art. 4 **Incumplimiento.** [Eliminado]

Art. 5/3 **Incumplimiento de la función social de la propiedad.** [Cambia de numeración al número 3 (a partir de este, la numeración se ve alterada adelantándose todos los artículos dos números) y se elimina las referencias al procedimiento de declaración de incumplimiento remitiéndose a la legislación al respecto establecida en la LOUA]

Art. 6 **Ordenes que afectan al Patrimonio Histórico.** [Remisión a la legislación legal en la materia]

Art. 11 **Cumplimiento.** [Se hace destacar la obligación de cumplir las ordenes de ejecución en sus propios términos incluyendo la obligación de aportar la documentación e informes requeridos en la orden de ejecución de modo que la falta de presentación supone un incumplimiento de la orden y por tanto un incumplimiento sancionable de la Ley]

Art. 13 **Ejecución subsidiaria.** [Se incorpora la previsión del procedimiento a seguir en el caso de aparecer en el transcurso de la ejecución subsidiaria la necesidad de nuevas obras o reparaciones que no hubieran sido detectadas inicialmente, incluyendo un trámite de audiencia]

Art. 16 **Órgano competente.** [Se remite a lo establecido en los Estatutos de esta GMU]

Art. 17 **Procedimiento de ruina: Iniciación.** [Se incorpora la obligación del Órgano competente para disponer la iniciación de oficio de expediente contradictorio de ruina cuando previo informe técnico se aprecie que el edificio pudiera encontrarse en ruina]

Art. 28 **ITE.** [Se incorpora la limitación general de que la obligación de ITE nace una vez cumplidos los 50 años así como la referencia a la legislación vigente y se excepcionan de la obligación de ITE las construcciones en suelo no urbanizable de superficie inferior a 50 metros destinadas a usos vinculados con el aprovechamiento de los recursos naturales.]

Art. 29 **ITE.** [Se incorporan las modificaciones legislativas que permiten la presentación de informes no visados y la regulación de la declaración responsable]

Art. 30 **Informe de ITE.** [Se incorporan determinadas mejoras técnicas e informáticas]

Art. 32 **Presentación ITE.** [La primera modificación sustancial es que la primera ITE se traslada a los 50 años. Asimismo se incorporan criterios de presunción para la determinación de la edad del edificio y en la consideración de obras de rehabilitación integral a los efectos de la Ordenanza]

Art. 34 **Resultados.** [Se regula la inclusión en el Registro informatizado de la ITE como sistema de control de la obligación de presentación de la misma. Se aclara que la presentación del informe se realiza dejando a salvo el derecho de propiedad y sin perjuicio de terceros. Se regula expresamente la obligación de presentación de la declaración responsable. Asimismo, se regula el régimen en caso de incumplimiento por el obligado]

Art. 37 **Infracciones.** [Se trata de un artículo muy complejo dada la pluralidad de supuesto que engloba, al existir muy variados casos de incumplimiento que dan lugar a sanción, cada uno de los cuales se somete a distinto régimen sancionador; ya se trate de inmuebles protegidos o no, ya se trate de incumplimiento de realización de obras o del incumplimiento de presentación del informe de ITE. El artículo recoge con exactitud las posibilidades y su régimen sancionador]

Art. 38 **Expediente sancionador.** [Recoge la legislación aplicable y la posibilidad de inscripción registral]

Art. 40 **Medidas accesorias.** [Se añade el plazo de 4 años para las sanciones muy graves]

IV

INFORMES EMITIDOS EN LA ELABORACIÓN DEL PROYECTO DE ORDENANZA

- Obra en el expediente Informe justificativo de la modificación de la ordenanza de enero de 2013 suscrito por el Jefe de Sección de ITE y por la Jefa del Servicio Jurídico del Departamento de Arquitectura y Conservación.

- Cuenta asimismo con **Informe favorable de la Asesoría Jurídica de esta Gerencia Municipal de Urbanismo Obras e Infraestructura** de fecha 5 de febrero de 2013

- Con fecha **6 de marzo de 2013** la **Secretaría General del Excmo. Ayuntamiento de Málaga elabora el Dictamen de la Comisión de Coordinación de Ordenanzas Municipales** en relación con el nuevo texto de la ordenanza. En dicho dictamen al texto del Proyecto de modificación de Ordenanza, se realizan las siguientes observaciones:

  PRIMERA.- De conformidad con el artículo 18 de la Ordenanza sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio en el municipio de Málaga, todas las ordenanzas municipales habrán de adecuarse a la estructura contemplada en el citado artículo. Por ello, y con motivo de la modificación de las ordenanza que se somete a Dictamen de esta Comisión, se recomienda la inclusión en la misma de un índice.

  SEGUNDA.- La modificación de la ordenanza que se somete a dictamen supone la eliminación de determinados artículos, por lo que ha sido necesario proceder a su remuneración. Esta

circunstancia determina que las referencias que hacen algunos artículos de la ordenanza a otros de la misma ordenanza deban estar adaptadas a la nueva numeración, por lo que esta Comisión aconseja llevar a acabo un repaso de dichas referencias para garantizar que son correctas.

TERCERA.- En el texto que se somete a dictamen son numerosas las referencias al Ayuntamiento de Málaga y a la Gerencia Municipal de Urbanismo, Obras e Infraestructuras, utilizando diferentes denominaciones. En consecuencia, desde esta Comisión se recomienda homogeneizar la terminología utilizada, mediante la expresión "Ayuntamiento de Málaga, a través de a la Gerencia Municipal de Urbanismo, Obras e Infraestructuras".

CUARTA.- Desde esta Comisión se propone modificar el artículo 35.2 del texto sometido a dictamen, quedando del siguiente tenor literal:

"Art. 35 Subvenciones

1. *(...)*
2. *Con el fin de facilitar la realización de las obras derivadas de los informes de inspección técnica se establecerá por este Ayuntamiento, en función de las disponibilidades presupuestarias, (...)"*

Estas observaciones han quedado recogidas en el nuevo texto de la Ordenanza objeto de aprobación.

- No requiere la presente Ordenanza de **Informe Económico** ya que no contiene aspectos de carácter económico o tributario que precisen ***informe de fiscalización.***

- Con fecha 22 de marzo de 2013, la Junta de Gobierno Local dio su aprobación al proyecto de Ordenanza Municipal de conformidad con el informe-propuesta del Departamento de 7 de marzo de 2013

- Remitido el citado Proyecto a la Secretaría Delegada de la Comisión del Pleno de Accesibilidad, Movilidad, Ordenación del Territorio y Vivienda, se abrió un plazo de **cinco días** para la presentación de **enmiendas** de conformidad con lo dispuesto en los artículos 133 y 134 del Reglamento Orgánico del Pleno del Ayuntamiento de Málaga.

- Consta en el expediente Diligencia de 5 de abril de 2013 suscrita por la Secretaria de la citada Comisión en la que se hace constar que durante el plazo comprendido entre los días 30 de marzo al 4 de abril, **han tenido entrada en el Registro de la Comisión** del Pleno de Accesibilidad, Movilidad, Ordenación del Territorio y Vivienda **las enmiendas que a continuación se relacionan al Proyecto** de Modificación de Ordenanza Municipal de Conservación e Inspección Técnica de las Edificaciones:

A.- Aportaciones o sugerencias formuladas por D. Sergio J. Brenes Cobos, Concejal del Grupo Municipal Socialista. Presentada el 4 de abril de 2013.

El Grupo municipal Socialista entiende que, deben existir una serie de aportaciones que aún no teniendo encaje en este trámite de enmienda, son necesarias para que el procedimiento de inspección técnica de edificios tenga garantía, no solo normativa, sino también en cuanto al funcionamiento y conocimiento de los procesos a la ciudadanía. Presentando al efecto las siguientes sugerencias:

"1.- Anualmente, previo al inicio de la campaña, abrir procedimientos de información en las Juntas de Distrito municipales sobre la Inspección Técnica de las Edificaciones.

2.- Información pública en todos los edificios municipales sobre las campañas para la realización y cumplimiento de la ITE, ampliando la información a los ciudadanos a través de los distintos medios de comunicación municipales.

3.- Que anualmente, previo inicio de la campaña, proceder a la publicación en algún medio de comunicación escrito el listado de edificios afectados por la obligación de realizar la inspección técnica de edificios en el año en curso.

4.- El Registro Público de Inspección Técnica sea accesible en la página Web de la Gerencia Municipal de Urbanismo, estableciendo fecha de presentación y fecha de Inspección técnica de cada edifico y resultado de la misma.

5.- Establecer la obligación de abrir anualmente procedimientos de subvenciones para la realización de los informes de ITE destinadas a aquellas familias malagueñas con más necesidad.

6.- Contemplar anualmente partidas de subvenciones o ayudas a la rehabilitación para los casos de mayor necesidad económica, cuya finalidad sea el cumplimiento de la Inspección Técnica de las Edificaciones.

7.- Extender las bonificaciones existentes al colectivo de mayores respecto de la ordenanza relativa a las subvenciones para la inspección técnica de edificios, puesto que es uno de los mas afectados por estas inspecciones y mas castigados por la crisis económicas y los recortes sociales, y porque ya se contemplan para otros colectivos como el de discapacitados en la actualidad.

8.- Establecer una oficina de coordinación con un protocolo de actuación establecido entre las áreas de Bienestar Social, Instituto Municipal de la vivienda y Gerencia Municipal de Urbanismo para abordar los casos de mala conservación de edificios que supongan un serio problema de habitabilidad del mismo en la ciudad de Málaga.

9.- Establecer en esa nueva oficina el Asesoramiento al Inquilino en Situación de Abuso y que por parte de los servicios competentes se elaboren una memoria social. Es un documento anexo de aplicación obligatoria a todas las

viviendas que estén registradas y denunciadas por acoso inmobiliario, para determinar las necesidades de las personas".

B) Aportaciones Enmienda formulada por Don Eduardo Zorrilla Díaz, portavoz de Grupo Municipal de Izquierda Unida Los Verdes – Convocatoria por Andalucía, I.U L.V.-CA. presentada asimismo el 4 de abril de 2013.

La posición del grupo es favorable y valora positivamente el trabajo que se está haciendo respecto al proyecto de modificación de la ordenanza municipal de conservación e inspección técnica de las edificaciones aprobado por la junta de gobierno local el día 22 de marzo de 2013, presentando como enmienda de adición las SUGERENCIAS que se trascriben:

"PRIMERA.- Establecer un procedimiento lo mas ágil posible para los ciudadanos con la simplificación de los tramites a los que tienen que hacer frente lso afectados, así como mejorar la información a las familias afectadas y la comunicación a los ciudadanos de la Inspección Técnica de Edificios (ITE).

SEGUNDA.- En cuanto a las ayudas, subvenciones y bonificaciones, sabemos que los arreglos de inmuebles antiguos que tienen un informe negativo de la Inspección Técnica de Edificios (ITE) constituyen el grueso de los solicitantes de subvenciones con cargo al plan de rehabilitación de viviendas. Es necesario una mejora y ampliación de las ayudas, subvenciones y bonificaciones para los ciudadanos, especialmente para colectivos desfavorecidos y para las familias malagueñas afectadas en situación vulnerable por contar con menos recursos económicos, cuestión que se resolvería asignando los medios necesarios para este fin."

Toda vez que no se trata de enmiendas técnicas o jurídicas al nuevo texto de la Ordenanza Municipal de Conservación e Inspección Técnica de las Edificaciones, no procede su respuesta en el presente informe- propuesta; si bien se traslada el contenido de estas sugerencias o aportaciones, para su conocimiento y efectos en el foro político.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

I

El artículo 4.1 a) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local (en adelante LrBRL) atribuye a los municipios, en su calidad de Administraciones Públicas de carácter territorial, y dentro de la esfera de sus competencias, la **potestad reglamentaria**, y el artículo 84.1 a) de dicho texto legal, habilita a las Corporaciones Locales para **intervenir la actividad de los ciudadanos a través de Ordenanzas.**

II

El artículo 3.4 de los Estatutos de esta Gerencia Municipal de Urbanismo Obras e Infraestructuras, dispone que **el Ayuntamiento** de Málaga, a través de sus órganos de

gobierno, **se reserva en materia de urbanismo la competencia de aprobar las ordenanzas** que elabore la citada Gerencia.

III

En cuanto al procedimiento general para la aprobación de las ordenanzas locales, habrá que estar a los trámites previstos en el artículo 49 de la LrBRL, **atribuyéndose al Pleno del Ayuntamiento la aprobación y modificación de las ordenanzas municipales** en el artículo 123.1 d) de la citada Ley, previa aprobación del proyecto de ordenanza por la Junta de Gobierno Local, en virtud de la atribución conferida en el artículo 127.1 a) lo que se produjo en 22 de marzo de 2013.

IV

En concordancia con lo anterior y en cuanto a la aprobación de las Ordenanzas locales, habrá que estar, con carácter general, a lo previsto en el artículo 49 de la LrBRL, ajustándose dicha aprobación al procedimiento que en dicho artículo se señala :

a) Aprobación inicial por el Pleno
b) Información pública y audiencia a los interesados por el plazo mínimo de treinta días para la presentación de reclamaciones y sugerencias.
c) Resolución de todas las reclamaciones y sugerencias presentadas dentro del plazo y aprobación definitiva por el Pleno.
En caso de que no se hubiera presentado ninguna reclamación o sugerencia, se entenderá definitivamente adoptado el acuerdo hasta entonces provisional.

De conformidad con lo dispuesto en los artículos 133 y siguientes del Reglamento Orgánico del Pleno del Ayuntamiento de Málaga, en cuanto al procedimiento a de elaboración de Ordenanzas, Reglamentos y demás disposiciones de carácter general.

Artículo 134. *Aprobación inicial.*

1. Una vez ejercida la iniciativa normativa por la Junta de Gobierno Local, el proyecto, junto con la documentación complementaria, será remitido al Secretario General del Pleno, quien lo enviará a la Comisión competente, abriéndose un plazo de cinco días para la presentación de enmiendas en Comisión.

Este plazo no se abrirá cuando exista acuerdo de todos los Grupos respecto al proyecto. En este caso, se presentará directamente para su dictamen por la Comisión.

2. Debatidas las enmiendas, se dictaminará el proyecto por la Comisión competente y se elevará al Pleno para su aprobación inicial.

3. Los Grupos Políticos, dentro de los dos días siguientes a la terminación del dictamen de la Comisión competente, deberán comunicar por escrito las

enmiendas que, habiendo sido debatidas y votadas en Comisión y no incorporadas al dictamen, pretendan defender en el Pleno.

Artículo 135. *Información pública.*

1. En el acuerdo de aprobación inicial, el Pleno dispondrá la apertura del período de información pública y audiencia a los interesados por un tiempo que, en todo caso, respetará el plazo mínimo de treinta días establecido por la legislación de Régimen Local.

En el supuesto de proyectos normativos con especial repercusión en un ámbito territorial localizado, el Pleno dispondrá, asimismo, que durante este mismo periodo y, en todo caso, con anterioridad a su aprobación definitiva, se recaben informes sobre los referidos proyectos de los Consejos de los Distritos afectados.

2. La Secretaría General del Pleno dará traslado del acuerdo de aprobación inicial al Área competente, para que reciba las reclamaciones y sugerencias de los ciudadanos.

3. Además del anuncio por los medios establecidos en la legislación, el texto normativo se difundirá a través de los medios electrónicos del Ayuntamiento.

Artículo 136. *Aprobación definitiva por falta de alegaciones.*

En el caso de que no se hubiera presentado ninguna reclamación o sugerencia, y se convierta por ello en definitivo el acuerdo de aprobación de la norma hasta entonces provisional, el Área competente comunicará dicha circunstancia a la Secretaría General del Pleno, que llevará a cabo las gestiones oportunas para dar cuenta de la aprobación definitiva al Pleno en la siguiente sesión que celebre.

Artículo 137. *Aprobación definitiva en caso de alegaciones.*

1. En el caso de que se hubieran presentado reclamaciones o sugerencias, el Área competente procederá a examinarlas e informarlas, y elevará sus conclusiones al Pleno.

2. Tanto si se modifica el texto inicial como si se mantiene, el Área competente remitirá a la Comisión del Pleno que corresponda el nuevo proyecto, acompañado de una memoria que contenga la valoración de las alegaciones, a efectos del trámite de aprobación definitiva por el Pleno, previo informe de la Asesoría Jurídica.

Excepcionalmente, y si a juicio del titular del Área competente la estimación de las reclamaciones o sugerencias presentadas supusiera un cambio sustancial en la concepción del proyecto inicial, éste remitirá sus

conclusiones sobre aquéllas a la Junta de Gobierno Local, quien, en su caso, dará cuenta al Pleno, motivadamente, de la retirada del proyecto inicial o de la elaboración de un nuevo proyecto.

3. En el caso de que no se hubieran introducido modificaciones del texto inicial, no se podrán presentar enmiendas en el trámite de Comisión ni el de Pleno.

4. En el caso de que se hubieran introducido modificaciones del texto inicial, en el trámite de Comisión los miembros de la misma dispondrán de un plazo de dos días para presentar enmiendas, que sólo podrán versar sobre las modificaciones introducidas.

Los Grupos Políticos, dentro de los dos días siguientes a la terminación del dictamen de la Comisión competente, deberán comunicar por escrito las enmiendas que, habiendo sido debatidas y votadas en Comisión y no incorporadas al dictamen, pretendan defender en el Pleno."

V

La competencia para la aprobación inicial se atribuye al Pleno como órgano al que le corresponde la aprobación y modificación de las Ordenanzas municipales con sujeción a lo dispuesto en el articulo 123.1 d) de la LrBRL, siendo en este caso, necesario el voto favorable de la mayoría simple del numero legal de miembros de la Corporación, en virtud del artículo 123.2 de la citada LrBRL, adicionado por la Ley 57/2003, de 16 de diciembre, de Medidas para la Modernización del Gobierno Local.

A la **Comisión del Pleno de Accesibilidad, Movilidad, Ordenación del Territorio y Vivienda** corresponden las facultades que en el Reglamento Orgánico del Pleno se atribuyen con anterioridad al Área competente, a la que, de forma genérica, se refiere el artículo 122.4 a) de la LrBRL cuando establece que corresponderá a las Comisiones del Pleno la **función de estudio, informe o consulta de los asuntos que hayan de ser sometidos a la decisión del Pleno**, siendo su dictamen preceptivo a tenor de lo previsto en el artículo 126.1 LrBRL.

VI

Por último, el **régimen de publicidad y vigencia** previstos en el artículo 70.2 de la LBRL, para las Ordenanzas, como la presente, es el de publicación en el Boletín Oficial de la Provincia, no entrando en vigor hasta que se haya publicado completamente su texto y haya transcurrido el plazo previsto en el artículo 65.2 de dicha Ley, es decir, 15 días a partir de la recepción por la Administraciones Estatal y Autonómica, de la comunicación del acuerdo plenario de aprobación definitiva.

CONCLUSIONES Y PROPUESTAS:

A la vista de cuanto antecede en cuanto a los aspectos jurídicos estudiados, este Departamento propone a la Comisión del Pleno de Accesibilidad, Movilidad, Ordenación del Territorio y Vivienda, en función de las competencias que tiene asignadas, eleve propuesta al Excmo. Ayuntamiento-Pleno, para la adopción de los siguientes

ACUERDOS:

PRIMERO: Aprobar inicialmente el nuevo texto para la **Ordenanza Municipal de Conservación e inspección Técnica de las Edificaciones,** redactado por el Departamento de Arquitectura y Conservación de la Gerencia Municipal de Urbanismo, Obras e Infraestructuras, cuyo texto se adjunta como anexo.

SEGUNDO: Someter el expediente al trámite de **información pública** por plazo de **30 días,** mediante inserción de anuncios en el BOP de la provincia, en uno de los diarios de mayor difusión provincial y en el tablón de anuncios de la Gerencia, en virtud de lo dispuesto en el artículo 86 de la Ley 30/92, a fin de que, cuantos se consideren interesados aleguen lo que a su derecho convenga, significando que el expediente estará a disposición del público durante el citado plazo en el Departamento de Arquitectura y Conservación de esta Gerencia Municipal de Urbanismo, Obras e Infraestructuras, de lunes a viernes en horario de 9:30 a 13:30 horas, sito en Paseo Antonio Machado, nº 12.

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."

Abierto el debate el Sr. Zorrilla Díaz anunció que se iban a abstener porque creían que la Ordenanza que se presentaba para su aprobación inicial suponía un avance, que era positivo, pero que en todo caso era un avance mejorable. Que su grupo planteó en alguna ocasión y apoyaron también en alguna otra ocasión una iniciativa del otro grupo de la Oposición acerca de la posibilidad de establecer bonificaciones en función de los ingresos, en función de que esos edificios antiguos fuesen ocupados por familias humildes con pocos ingresos.

El Sr. Brenes Cobos dijo que su grupo había presentado un documento de propuesta, de sugerencia, de enmienda, igual que venían haciendo desde el año 2006 en el que la Ordenanza que les ocupaba entró en vigor en la Ciudad, que desde entonces habían aportado distintas ideas, propuestas, sugerencias que se habían debatido tanto en la Comisión como en el Pleno del Ayuntamiento y ahora habían recuperado y reiteraban algunas. De hecho en el mes de octubre del año 2012, en enero, e incluso en el mes de marzo fueron a debate propuestas del Grupo Municipal Socialista, en este caso habían presentado nueve sugerencias, que se podían haber tratado también como enmiendas, en las que lo que solicitaban era más información en las Juntas de Distrito, que se abriesen periodos de información previo a la iniciación de cada campaña anual, también pedían que en los medios de comunicación locales y en los edificios municipales se desarrollaran esas campañas de concienciación de la ciudadanía del desarrollo de esa Inspección Técnica de Edificios y el deber de conservación de los mismos, solicitaban, igualmente, que el listado anual de inmuebles que tenían que pasar el proceso de Inspección Técnica de Edificios

fuese publicado en los diarios, en la prensa escrita más leída en la ciudad de Málaga para propiciar un mayor conocimiento por parte de los ciudadanos. Asimismo solicitaban que el Registro de la ITE de aquellos edificios que habían pasado favorablemente esa inspección fuese público, es decir, que cualquier ciudadano a través del ordenador pudiese acceder a esa información.

Continuó diciendo que debatieron en su momento actualizar los protocolos de coordinación entre el Instituto Municipal de la Vivienda, la Gerencia Municipal de Urbanismo y Bienestar Social para aquellos casos de desahucios o casos donde la Inspección Técnica de Edificios o la conservación de los mismos no tuviese el efecto deseado y se produjesen situaciones que eran lamentables para familias malagueñas.

Finalizó su intervención diciendo que esperaban que esas sugerencias que habían presentado las tuviesen en consideración y al final pudiesen aplicar algunas de ellas, introducirlas en los procedimientos y en el desarrollo de la Ordenanza.

El Sr. Maldonado Carrillo dijo que habían atendido las aportaciones que tanto Izquierda Unida como el Partido Socialista les habían entregado, les habían facilitado. Que no iba a entrar en detalles de cuales eran las que podían atender o cuales no, o cuales consideraban más interesantes, pero que sí les quería decir que agradecían a ambos grupos las aportaciones que habían hecho en ese sentido y que contemplaban bastantes de esas aportaciones porque consideraban que eran interesantes para facilitar una mejor información al vecino, al ciudadano de Málaga, que en definitiva era lo que les interesaba a todos, y las ayudas que en algunos casos se convertían en imprescindibles para las familias concretas con dificultades económicas. Que ahí estaban y ya verían, que en ese momento no disponía del dato de cuales eran las aportaciones que habían admitido en la Ordenanza.

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

La Comisión, con la abstención del Grupo Municipal I.U. L.V.-C.A. y del Grupo Municipal Socialista, y el voto a favor del Grupo Municipal Popular, propuso al Excmo. Ayuntamiento Pleno acuerde prestar su aprobación a la propuesta contenida en el mismo.

Punto nº 3.- La Comisión del Pleno de Accesibilidad, Movilidad y Ordenación del Territorio y Vivienda, conoció informe-propuesta del Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística de la GMU, de fecha 2 de abril de 2013, el cual copiado a la letra dice:

"**Expediente**: Modificación de Elementos del PAM-PEPRI Centro (PP 33-12)
Solicitante: De oficio
Situación: C/Ramón Franquelo nº 2 esquina a C/ Beatas nº 23.
Asunto: Informe jurídico y propuesta de aprobación definitiva.

INFORME PROPUESTA
A LA COMISIÓN DEL PLENO DE ACCESIBILIDAD, MOVILIDAD, ORDENACION DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

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 emite el siguiente **informe jurídico municipal consistente en Propuesta de aprobación definitiva:**

RESULTANDO que con fecha 3 de agosto de 2012 se presentó por Don Isidro Gallego Domínguez propuesta de actuación sobre inmueble situado en la calle Ramón Franquelo, nº 2 esquina a calle Beatas, nº 23, en relación a la cual se emitió informe técnico por el Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística con fecha 20 de septiembre de 2012, en el que se concluía lo siguiente:

A la vista de la Propuesta de Ordenación presentada y teniendo en cuenta el largo y complejo procedimiento administrativo que ha tenido lugar desde la Aetualización del Catálogo de Edificios Protegidos en 1996: concesión de licencia de obras; denegación de licencia de primera ocupación por inadecuación de la obra construida a la licencia; incoación de expediente sancionador y de restablecimiento de la legalidad; Procedimiento ordinario contencioso administrativo... etc. Se estima que deberá ser el Departamento de Disciplina Urbanística el que conforme a los antecedentes del expediente y a las resoluciones administrativas adoptadas, valore si la Propuesta de Ordenación resuelve los incumplimientos y se adapta a los requerimientos realizados en los informes técnicos correspondientes.

No obstante, en relación al incumplimiento de altura y nº de plantas a la calle Ramón Franquelo se observa lo siguiente:

1.- La calle Ramón Franquelo no aparece en el listado de calles y alturas del art 7 del PEPRI Centro por lo que la determinación de altura máxima deberá establecerse en relación al ancho de calle, correspondiendo la altura de PB +2. No obstante el edificio original según el parcelario y la licencia otorgada tenía PB + 2 + ático.

2.- Es cierto, tal y como se afirma en la memoria justificativa de la propuesta presentada, que todos los inmuebles de la calle Ramón Franquelo, con protección arquitectónica o no, tienen una altura mínima de PB+3, a excepción del que hace esquina, Ramón Franquelo nº 1 y Calle Beatas nº 21, con grado de protección 1, cuya composición y generosa altura libre de sus plantas baja y superiores, hace que su altura PB + 2, protegida expresamente en la ficha correspondiente, iguale a la de PB+ 3, por lo que se estima admisible la propuesta de modificar la altura de la calle Ramón Franquelo a PB + 3.

RESULTANDO que, tras el análisis de la propuesta presentada, se ha considerado oportuno por el Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística elaborar y redactar, de oficio, documentación técnica con el objeto de proceder a la Modificación Puntual de Elementos del Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Centro Histórico en relación a la calle Ramón Franquelo, otorgando a la misma una altura obligatoria de PB+3, todo ello en base a los argumentos detallados en informe técnico emitido con fecha 4 de octubre de 2012.

RESULTANDO del expediente, además, los siguientes **antecedentes de hecho:**

- Con fecha **26 de octubre de 2012** la Junta de Gobierno Local adoptó acuerdo de aprobación inicial de Modificación Puntual de Elementos del PEPRI- Centro, promovida de oficio, en calle Ramón Franquelo consistente en otorgar a dicha calle una altura obligatoria de PB+3, con sujeción a la documentación técnica fechada octubre/2012.

- La información pública del expediente se sustanció mediante anuncios publicados en el Tablón de Anuncios de la Gerencia de Urbanismo durante el período comprendido

entre los días **8 de noviembre al 10 de diciembre de 2012,** ambos inclusive, en el periódico Málaga Hoy de fecha **11 de diciembre 2012 y** en el Boletín Oficial de la Provincia de fecha **9 de enero de 2013.**

- Con fecha **11 de enero de 2013** se ha recibido oficio de la Dirección General de Bienes Culturales e Instituciones Museísticas de la Consejería de Cultura y Deporte, mediante el que se traslada acuerdo adoptado por la Comisión Provincial del Patrimonio Histórico de Andalucía de 30 de noviembre de 2012 informando favorablemente el expediente de Modificación en calle Ramón Franquelo.

- El **20 de febrero de 2013** se emite informe por el Departamento de Planeamiento y Gestión a fin de aclarar determinados aspectos exigidos por la Delegación Provincial de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía en el informe emitido con fecha 5 de diciembre de 2012.

- Por la Vicesecretaria Delegada de la Gerencia se expide Certificación de fecha **6 de marzo de 2013** en la que consta que durante el plazo comprendido entre el 20 de noviembre de 2012 y el 9 de febrero de 2013, computado a efectos de información pública general y notificaciones personales a propietarios, no ha tenido entrada alegación alguna al mismo.

- Con fecha **22 de marzo de 2013** ha tenido entrada informe favorable de la Delegación Provincial de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, requerido en cumplimiento de lo dispuesto en el art. 31.2.c) de la LOUA.

CONSIDERANDO los informes técnicos favorables obrantes en el expediente, emitidos por el Departamento de Planeamiento y Gestión con fechas 4 de octubre de 2012 y 20 de febrero de 2013.

CONSIDERANDO que el PGOU vigente ha sido aprobado definitivamente, de manera parcial, por Orden de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, de **21 de enero de 2011** y tras la verificación de la Dirección General de Urbanismo de la subsanación de las deficiencias a que se refería la citada Orden, tal y como se recoge en su Resolución de 28 de julio de 2011, se ha procedido a la publicación de la Normativa de la citada Revisión-Adaptación del PGOU de Málaga en el BOJA nº 170 de **30 de agosto de 2011** de acuerdo con los artículos 40 y 41 de la *Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación urbanística de Andalucía.*

En el régimen transitorio del Plan General se establece, respecto del régimen aplicable al planeamiento de desarrollo aprobado definitivamente a la entrada en vigor del Plan General, cuya ordenación se modifica por este último (PAM) lo siguiente:

"Artículo 15.2.9. Determinaciones generales.

1. En cada ámbito de planeamiento cuya ordenación se modifica serán de aplicación las determinaciones establecidas en el propio planeamiento (PP, PERI, PE y ED) que se modifica y las correspondientes a las modificaciones introducidas por el Plan General.

.....

5. En los ámbitos de planeamiento aprobado con modificaciones (PAM) podrán alterarse, de forma puntual, sus determinaciones urbanísticas mediante la tramitación de una modificación puntual del instrumento de planeamiento de desarrollo incorporado o bien mediante un Plan Especial para la alteración de las determinaciones de la ordenación pormenorizada potestativa, a excepción, de que tengan por objeto sustituir la innovación incorporada en este Plan respeto al planeamiento antecedente, en cuyo caso, para su válida modificación deberá tramitarse el correspondiente expediente de Modificación de Plan General."

CONSIDERANDO que con la presente modificación no se altera ninguna de las innovaciones incorporadas por el citado Documento de Revisión del PGOU respecto del PAM-PEPRI Centro.

CONSIDERANDO que las actuaciones afectan a un edificio ubicado en el ámbito del Conjunto Histórico del Centro de Málaga, incoado "Bien de Interés Cultural" por Resolución de 18 de julio de 1985 (BOJA de 2 de agosto de 1985); e inscrito en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz por Decreto 88/2012 de 17 de abril (BOJA núm. 83 de 30 de abril de 2012).

CONSIDERANDO los informes favorables obrantes en el expediente emitidos por la Consejería de Cultura y Deporte y la Delegación Territorial de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, en atención a sus respectivas competencias.

CONSIDERANDO lo dispuesto en los arts. 36 y 38 de la *Ley 7/2002 de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía* (LOUA), respecto a la innovación de los instrumentos de planeamiento que debe ser establecida por la misma clase de instrumento, observando iguales determinaciones y procedimiento regulado para su aprobación, publicidad y publicación, y teniendo idénticos efectos, así como los artículos 14 y 31 al 41 de la LOUA, con el desarrollo contenido en los artículos 143 a 148 del *Reglamento de Planeamiento* y la normativa del PGOU de Málaga vigente.

CONSIDERANDO lo dispuesto en los art. 123 apartados nº 1.i) y nº 2 de la *Ley 7/1985 de 2 de abril, de Bases del Régimen Local* y art. 31.1.B).c) y e) de la LOUA, la competencia para la aprobación definitiva corresponde al Pleno del Excmo. Ayuntamiento, siendo necesario el voto favorable de la mayoría simple del numero legal de miembros de la Corporación.

CONCLUSIONES Y PROPUESTAS:

A la vista de cuanto antecede en cuanto a los aspectos jurídicos estudiados, este Departamento propone a la Comisión del Pleno de Accesibilidad, Movilidad, Ordenación del Territorio y Vivienda, en función de las competencias que tiene asignadas, eleve propuesta al Excmo. Ayuntamiento-Pleno, para la adopción de los siguientes

ACUERDOS:

PRIMERO.- Aprobar definitivamente *la Modificación Puntual de Elementos del PEPRI- Centro, promovida de oficio, en calle Ramón Franquelo consistente en otorgar a*

dicha calle una altura obligatoria de PB+3, con sujeción a la documentación técnica fechada febrero/2013, redactada por la Gerencia Municipal de Urbanismo, Obras e Infraestructuras; todo ello, de conformidad con los informes técnicos del Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística de fecha 4 de octubre de 2012 y 20 de febrero de 2013 y con lo dispuesto en los artículos 31 al 41 de la LOUA y arts. 143 a 148 del Reglamento de Planeamiento.

SEGUNDO.- *Una vez sea aprobada la Modificación:*

-Depositar dos ejemplares completos en el Archivo de documentación ubicado en el «Archivo de expedientes de planeamiento» donde se contienen los documentos técnicos del referido Instrumento Urbanístico, así como los actos, resoluciones y acuerdos producidos en relación con el mismo que deban formar parte de la Unidad Registral de «Instrumentos de Planeamiento y de Bienes y Espacios Catalogados», ubicados ambos en las dependencias del Servicio de Control Administrativo del Departamento de Planeamiento y Gestión de esta Gerencia Municipal de Urbanismo, Obras e Infraestructura.

-Remitir otros dos ejemplares completos del Documento técnico, junto con certificado del acuerdo de aprobación definitiva a la Delegación Territoiral de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía a fin de que se proceda a su depósito en el Registro correspondiente, según se recoge en el artículo 40.2 de la LOUA.

TERCERO.-*Una vez cumplimentado lo anterior y se haya emitido la correspondiente Certificación registral en los términos recogidos en los artículos 20 y 22 del Decreto 2/2004 de 7 de enero, publicar el referido acuerdo de aprobación definitiva y en su caso, de sus ordenanzas o normativa específica, en el Boletín Oficial de la Provincia, según se señala en el artículo 70.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local al que remite el artículo 41.1, inciso final y artículo 40.3, ambos de la LOUA, con la indicación de haberse procedido previamente a su depósito y remisión, respectivamente, en los citados Registros.*

CUARTO.- *Dar traslado del presente acuerdo para su conocimiento y efectos a:*

- *Departamento de Disciplina Urbanística de esta Gerencia Municipal de Urbanismo, señalándose expresamente que en cuanto al inmueble nº 2 esquina a calle Beatas, nº 23 deberá justificarse expresamente en el proyecto de legalización que se presente para el restablecimiento de la legalidad urbanística que en ningún caso se produce incremento de aprovechamiento respecto a las condiciones establecidas en el PEPRI original. (IF 457/97)*
- *Oficina de Rehabilitación del Centro del Instituto Municipal de la Vivienda.*
- *Junta Municipal del Distrito Centro.*

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."

Abierto el debate el Sr. Zorrilla Díaz adelantó que iban a votar en contra porque entendían que se trataba de una modificación realizada "ad hoc" para legalizar una construcción que excedía la altura permitida. Que por tanto estaban en contra de la raíz de la propuesta.

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

La Comisión, con el voto en contra del Grupo Municipal I.U. L.V.-C.A., la abstención del Grupo Municipal Socialista y el voto a favor del Grupo Municipal Popular, propuso al Excmo. Ayuntamiento Pleno acuerde prestar su aprobación a la propuesta contenida en el mismo.

Punto nº 4.- La Comisión del Pleno de Accesibilidad, Movilidad y Ordenación del Territorio y Vivienda, conoció informe-propuesta del Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística de la GMU, de fecha 10 de abril de 2013, el cual copiado a la letra dice:

"**Expediente**: Plan Especial de Dotación de Infraestructuras (PP 154-99)
Promotor: Plaza Mayor Parque de Ocio, SA, Bahía de Málaga, Desarrollos Integrales, S.L. y Junta de Compensación de la UE-1 del Sector 3 del PAU
Representante: Don Fernando García Jiménez
Situación: SUNP BM-3 Centro de Servicios Turísticos, zona Bahía de Málaga del PGOU-97 (PA BM.4 y PA BM.5 y PAM BM.1 en el PGOU-2011)
Asunto: Informe Jurídico y Propuesta de aprobación definitiva.

INFORME PROPUESTA
A LA COMISIÓN DEL PLENO DE ACCESIBILIDAD, MOVILIDAD, ORDENACION DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

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 emite el siguiente **informe jurídico municipal consistente en la siguiente Propuesta de aprobación definitiva del Plan Especial de Dotación de Infraestructuras del SUNP BM.3 Centro de Servicios Turísticos".**

RESULTANDO que el presente Plan Especial tiene por objeto el cumplimiento de las previsiones del Proyecto de Actuación Urbanística del SUNP-BM3 en el que se contemplaba la formulación de un Plan Especial de Dotación de Infraestructuras a través del cual se determinaría el monto de las cargas de ejecución y su reparto equitativo de los sistemas generales y zonales necesarios para la ejecución del planeamiento.

RESULTANDO del expediente los siguientes **antecedentes de hecho:**

- Con fecha **13 de abril de 2012** la Junta de Gobierno Local adoptó acuerdo de aprobación inicial del Plan Especial de Dotación de Infraestructuras del SUNP BM.3, **promovido por Don Fernando García Jiménez e/r de** Plaza Mayor Parque de Ocio, SA, Bahía de Málaga, Desarrollos Integrales, S.L. y Junta de Compensación de la UE-1 del Sector 3 del PAU, según documentación técnica de fecha 7 de marzo de 2012 y de acuerdo con las consideraciones del informe técnico favorable del Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística de 15 de marzo de 2012.

- Con fecha **4 de junio de 2012** se recibe informe favorable al Plan Especial emitido por la Delegación Provincial de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía, si bien condicionado a que se subsanen determinadas cuestiones que se exponen en el mismo.

- El trámite de información pública se sustanció mediante anuncios publicados en el Diario "Málaga Hoy" de Málaga de **12 de julio de 2012**, en el Boletín Oficial de la Provincia de fecha **20 de julio de 2012** y en el Tablón de anuncios de esta Gerencia de Urbanismo, durante el período comprendido entre los días **28 de abril al 30 de mayo de 2012**, ambos inclusive.

- Con fecha **27 de noviembre de 2012** se emitió, por la Vicesecretaria Delegada de la Gerencia, certificación que acredita que durante los plazos computados a efectos de información pública general, no ha tenido entrada alegación alguna.

- Con fecha **25 de febrero de 2013** se emite informe técnico por el Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística (Servicio de Ordenación Urbanística) al objeto de dar respuesta a una de las cuestiones planteadas en el informe de la Delegación Provincial de Fomento y Vivienda (concretamente, sobre la Modificación de Elementos del PGOU-97 tramitada en el sector 2 del SUNP BM.3)

- Con fecha **8 de abril de 2013** se emite informe técnico por el Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística (Servicio de Seguimiento del PGOU y Desarrollo Urbanístico) en el que se propone la aprobación definitiva del Plan Especial de Dotación de Infraestructuras con sujeción a la documentación técnica fechada febrero de 2013.

CONSIDERANDO el informe favorable obrante en el expediente emitido por la Delegación Provincial de la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía, preceptivo al amparo de lo establecido en el art. 31.2.C) de la LOUA.

CONSIDERANDO los informes técnicos favorables obrantes en el expediente, emitidos por el Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística y en los que se da respuesta a las consideraciones efectuadas en el informe emitido por la Delegación Provincial de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía.

CONSIDERANDO que el informe técnico del Servicio de Ordenación Urbanística de 25 de febrero de 2013 se expresa en los siguientes términos:

ANTECEDENTES

En la tramitación del Plan Especial de Dotación de Infraestructuras del Sector SUNP-BM.3 "Centro Integral de Servicios Turísticos" se ha recibido informe de la Delegación Provincial de la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía, en el que entre otros puntos se señala:

> *"En relación a la financiación de las cargas, siguiendo el criterio establecido en el Estudio Económico Financiero del PAU, su distribución se ha llevado a cabo entre los tres sectores de planeamiento en proporción a los aprovechamientos urbanísticos homogeneizados de cada uno de ellos. No obstante,* ***no ha sido tenida en cuenta la modificación puntual de elementos del PGOU de Málaga aprobada definitivamente con fecha 28/04/2011, referente al SUNP-BM.3, para la modificación de usos del Sector 2 "Parque del Ocio"****, según la cual, se libera a dicho sector del condicionante establecido en el art. 1.3.4.1 de la Memoria del PAU, que exigía que el uso comercial a implantar debía estar relacionado con el ocio, la cultura y el deporte, permitiéndose, tras la innovación, el uso comercial general sin limitación, con el consiguiente aumento del aprovechamiento lucrativo del Sector-2,* ***lo que deberá ser tenido en cuenta en la distribución equitativa de cargas que se plantea en el Plan Especial que ahora se informa****".*

Desde el Servicio de Seguimiento del PGOU y Desarrollo Urbanístico se nos solicita que informemos sobre si la referida Modificación Puntual de Elementos ha supuesto un incremento del aprovechamiento lucrativo del Sector 2, a los efectos de ser tenido en cuenta en la distribución equitativa de cargas que se plantea en el Plan Especial de Dotación de Infraestructuras.

INFORME

En primer lugar es necesario recordar el alcance de la mencionada Modificación: no se cambia con ella la calificación del suelo, ni siquiera se establece una compatibilidad de usos más amplia. Únicamente se libera al sector de una restricción interna dentro del uso comercial, cuestión que atañe más al diseño de la oferta comercial que a la ordenación urbanística en sí. Sin embargo, y como veremos, existe incidencia en el aprovechamiento urbanístico.

La mencionada Modificación de Elementos se inició en 2010, estando ya completado el proceso urbanizador y teniendo por tanto su ámbito consideración de suelo urbano. La restricción de variedades comerciales que se pretendía eliminar traía causa del PAU que había dado lugar al sector. Desaparecida la figura del PAU en la Ley de Ordenación Urbanística, la Modificación se planteó del PGOU'97 que recogía sus determinaciones en las fichas de los sectores.

Con respecto a la incidencia en el aprovechamiento urbanístico, el texto de la Modificación señala expresamente que se produce un aumento. Esta circunstancia obligaba, según el art. 36 de la LOUA, a contemplar medidas compensatorias. Dado que el proceso de gestión estaba concluido, la urbanización terminada y las parcelas edificadas y en uso, no cabía llevar a cabo dichas medidas mediante cesiones de suelo o cambios de titularidad. La compensación se llevó a cabo mediante una prestación económica concretada en un convenio urbanístico suscrito con fecha 21 de marzo de 2011. Tomando como base un informe de fecha 18 de mayo de 2010 del Servicio de Valoraciones, en que se calculaba el incremento de valor de la parcela por el método residual, quedó fijada dicha compensación en 2.822.190 €.

Por su parte, el PEDI que se está terminando de tramitar tiene su origen en las determinaciones del PAU, y se inicia en noviembre de 1999, poco después de la aprobación de este. En consecuencia, se trata de un desarrollo estricto de sus determinaciones que, por circunstancias administrativas, ha demorado hasta ahora su aprobación. En ese sentido el documento que ahora se aprueba no hace otra cosa que recoger con fidelidad el proceso de sectorización, ordenación, urbanización y edificación ya prácticamente concluido.

La Modificación de Elementos sobre la que se plantea la pregunta vino a actuar más tarde, sobre un suelo urbano, ya con un régimen de derechos y deberes diferente: en este contexto la compensación económica (calculada, como corresponde en suelo urbano, no según el juego de los coeficientes de compensación, sino por el método residual) hace las veces de las medidas compensatorias requeridas

conforme al art. 36 de la LOUA, en línea con lo que después ha sido recogido en la Modificación de dicha Ley.

Es por ello que entendemos que el incremento de aprovechamiento lucrativo consecuencia de la Modificación de Elementos no ha de tenerse en cuenta en el PEDI. Este documento viene a ratificar un proceso urbanizador anterior y ya prácticamente terminado cuando esta Modificación tuvo inicio. Lo hace, como no puede ser de otra forma, respetando la distribución equitativa de cargas que establece el PAU que lo formula. El juego de las plusvalías posteriores generadas por la Modificación de Elementos queda enjugado, en términos adecuados a la condición ya entonces urbana del suelo, con el convenio urbanístico y la prestación económica efectuada.

Por otra parte, y dentro de la tramitación del Proyecto de Reparcelación de la UE-II del Sector III del SUNP-BM.3, se da cuenta de la firma de acuerdos de liquidación de obligaciones urbanísticas (compensación intersectorial y compensación interpoligonal) entre las partes, acuerdos que quedan recogidos en el Proyecto de Reparcelación por acuerdo de fecha 29 de mayo de 2012 y que, en cuanto a las cantidades a satisfacer, coinciden con lo reflejado en el PEDI.

Finalmente, y desde un punto de vista más genérico, es necesario recordar que el reparto de cargas de urbanización está íntimamente ligado, por concepto, a la demanda de recursos de cada uso e intensidad establecidos sobre el suelo. Cuando una Modificación supone aumento de techo o la implantación de un uso diferente al establecido, se hace necesario un recálculo de las demandas de servicios y un nuevo reparto de obligaciones; aquí no nos encontramos en ese caso, como queda claro en el texto de la Modificación. Es razonable por tanto entender que el reparto de cargas de urbanización no se vea afectado.

No es necesario ni pertinente, en resumen, tener en cuenta la Modificación de Elementos del PGOU de Málaga aprobada definitivamente con fecha 28/04/2011 en la distribución equitativa de cargas."

CONSIDERANDO que el informe técnico del Servicio de Seguimiento del PGOU y Desarrollo Urbanístico de 8 de abril de 2013, en el que se propone la aprobación definitiva del Plan Especial, indica:

INFORME

El Plan Especial de Dotación de Infraestructuras del Sector SUNP-BM.3 "Centro Integral de Servicios Turísticos" es aprobado de nuevo inicialmente por la Junta de Gobierno Local de fecha 13 de abril de 2012.

Con fecha 4 de junio de 2012 de entrada en esta Gerencia, se recibe informe favorable de la Delegación Provincial de la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía, condicionado a que se subsanen los siguientes aspectos:

- *"En relación a las cargas infraestructurales definidas en el apartado 1.3.3 del PAU, a asumir solidariamente por los tres sectores delimitados en el SUNP-BM.3, se observa que el Plan Especial de Dotación de Infraestructuras **no han sido incluidas determinadas partidas económicas destinadas a la obtención de suelos previstas en el PAU**.*

- *En relación a la financiación de las cargas, siguiendo el criterio establecido en el Estudio Económico Financiero del PAU, su distribución se ha llevado a cabo entre los tres sectores de planeamiento en proporción a los aprovechamientos urbanísticos homogeneizados de cada uno de ellos. No obstante, **no ha sido tenida en cuenta la modificación puntual de elementos del PGOU de Málaga aprobada definitivamente con fecha 28/04/2011, referente al SUNP-BM.3, para la modificación de usos del Sector 2 "Parque del Ocio"**, según la cual, se libera a dicho sector del condicionante establecido en el art. 1.3.4.1 de la Memoria del PAU, que exigía que el uso comercial a implantar debía estar relacionado con el ocio, la cultura y el deporte, permitiéndose, tras la*

innovación, el uso comercial general sin limitación, con el consiguiente aumento del aprovechamiento lucrativo del Sector-2, ***lo que deberá ser tenido en cuenta en la distribución equitativa de cargas que se plantea en el Plan Especial que ahora se informa****".*

Respecto a las cargas infraestructurales definidas en el apartado 1.3.3 del PAU, a asumir solidariamente por los tres sectores delimitados en el SUNP-BM.3, no incluidas en el Plan Especial de Dotación de Infraestructuras, se informa que:

- Con fecha 8 de febrero de 2013 se presenta nuevo documento de PEDI en el que ***se incluye la partida económica destinada a la obtención de suelo para la Conexión 1 (SZ.001).*** *Por la Secretaría Técnica de esta Gerencia se informa con fecha 4 de abril de 2013 que, en caso de verse afectado el seto de coníferas situado junto al cerramiento metálico colindante con el vial MA-21 (Avda. de Velázquez), el coste de la obtención de suelos para la ejecución de la conexión de la Avenida de Velázquez (SZ.001) podría superar la cantidad de 65.650,00 €, que es la prevista en el PEDI, por lo que, a la hora de redactar el Proyecto de Urbanización de este Vial (SZ.000), se deberá evitar la afección al seto de coníferas.*

La Conexión 2 fue incluida en el Sistema Viario Zonal nº 1 (concretamente como Sistema Zonal 1.5)*, en la Modificación del PAU aprobada definitivamente, con fecha 13 de diciembre de 2001, por la Comisión de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Transportes.*

Respecto a la obtención de suelo para ejecución de conexiones con los servicios generales de infraestructuras, de acuerdo con el escrito presentado por el interesado con fecha 13 de febrero de 2013, ***"la única conexión exterior necesaria es a la Subestación La Cizaña; los Sistemas Zonales SZ.026 y SZ.027, así como la nueva contribución a la Subestación incluida en la UE-2, ya están incluidos en la justificación de los mismos mediante la aportación de los convenios firmados y presupuestados aportados por ENDESA, que contemplan la obtención de dichos suelos"****.*

- En cuanto a la Modificación Puntual de Elementos del PGOU de Málaga referente al SUNP-BM.3, aprobada definitivamente con fecha 28/04/2011, para la modificación de usos del Sector 2 "Parque del Ocio", de acuerdo con el informe de fecha 25 de febrero de 2013 del Servicio de Ordenación Urbanística, no es necesario ni pertinente tenerla en cuenta en la distribución equitativa de cargas.

CONSIDERANDO que, tras la nueva redacción dada al art. 31.2.C) de la LOUA en virtud de la Modificación producida por Ley 2/2012 de 30 de enero, se estableció que la solicitud del informe preceptivo al órgano competente en materia urbanística de la administración autonómica se realizaría durante el trámite de información pública, habiéndose requerido y emitido dicho informe en el expediente que nos ocupa tras la aprobación inicial. Al no haber sido preciso el requerimiento de otros informes de carácter sectorial que requieran del trámite de verificación señalado en el art. 32 de la LOUA ni haber sido presentada al expediente alegación alguna, se consideran cumplimentados todos los trámites procedimentales precisos para proceder a la aprobación definitiva del presente Plan Especial.

CONSIDERANDO que la Modificación del Plan Especial ha sido sometida al trámite de información pública, habiéndose practicado, además, notificación individualizada a los interesados en el expediente y representantes de las Juntas de Compensación en aras a hacer lo más efectiva posible la participación de éstos en el proceso de información pública. En este sentido hay que observar que el art. 32.1.regla 2ª in fine de la Ley 7/2002 de Ordenación Urbanística de Andalucía sólo exige dicha

notificación individualizada en los Planes Especiales que tengan por finalidad ordenar áreas urbanas sujetas a reforma interior, de ámbito específico y reducido.

CONSIDERANDO que el presente Plan Especial enmarca su contenido dentro de la figura de desarrollo prevista por el artículo 14 de la *Ley 7/2002 de Ordenación Urbanística de Andalucía* (LOUA), coincidiendo con el objetivo previsto en el apartado 1.a) del mismo, cual es el establecimiento, desarrollo, definición y, en su caso, ejecución o protección de infraestructuras.

CONSIDERANDO que según se infiere de los informes emitidos, el Plan Especial examinado cumple con lo dispuesto en el citado artº 14 y 19 de la citada *Ley 7/2002*, 143 y ss. del *Reglamento de Planeamiento Urbanístico* (RP).

CONSIDERANDO que la competencia para la aprobación definitiva corresponde al Pleno del Excmo. Ayuntamiento, siendo necesario el voto favorable de la mayoría simple en base al art. 123 apartados nº 1.i) y nº 2 de la Ley 7/1985 de 2 de abril, de Bases del Régimen Local, adicionado por la Ley 57/2003 de 16 de diciembre de Medidas para la Modernización del Gobierno Local y art. 31.1.B).c) de la LOUA.

CONCLUSIONES Y PROPUESTAS:

A la vista de cuanto antecede en cuanto a los aspectos jurídicos estudiados, este Departamento propone a la Comisión del Pleno de Accesibilidad, Movilidad, Ordenación del Territorio y Vivienda, en función de las competencias que tiene asignadas, eleve propuesta al Excmo. Ayuntamiento-Pleno, para la adopción de los siguientes

ACUERDOS:

PRIMERO.- Aprobar definitivamente *el Plan Especial de Dotación de Infraestructuras del SUNP BM.3,* ***promovido por Don Fernando García Jiménez e/r de*** *Plaza Mayor Parque de Ocio, SA, Bahía de Málaga, Desarrollos Integrales, S.L. y Junta de Compensación de la UE-1 del Sector 3 del PAU, según documentación técnica de fecha febrero de 2013 y de acuerdo con las consideraciones de los informes técnicos favorables del Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística de fechas 25 de febrero y 8 de abril de 2013 y con lo dispuesto en los arts. 31 al 41 de la LOUA, con el desarrollo contenido en los artículos 143 a 148 del Reglamento de Planeamiento y determinaciones del Plan General vigente.*

SEGUNDO.- *Una vez sea aprobado el instrumento de planeamiento:*

*- **Depositar** dos ejemplares completos en el Archivo de documentación ubicado en el «Archivo de expedientes de planeamiento» donde se contienen los documentos técnicos del referido instrumento urbanístico, así como los actos, resoluciones y acuerdos producidos en relación con el mismo que deban formar parte de la Unidad Registral de «Instrumentos de Planeamiento y de Bienes y Espacios Catalogados», ubicados ambos en las dependencias del Servicio Jurídico-Administrativo del Departamento de Planeamiento y Gestión de esta Gerencia Municipal de Urbanismo, Obras e Infraestructura.*

*- **Remitir** otros dos ejemplares completos del Documento técnico, junto con certificado del acuerdo de aprobación definitiva a la Delegación Provincial de la Consejería de Obras Publicas y Transportes de la Junta de Andalucia a fin de que se proceda a su depósito en el Registro correspondiente, según se recoge en el artículo 40.2 de la LOUA y 19 del Decreto 2/2004, de 7 de enero.*

***TERCERO**.- **Una vez cumplimentados los acuerdos anteriores y se haya emitido la correspondiente Certificación registral** en los términos recogidos en los artículos 20 y 22 del Decreto 2/2004 de 7 de enero, **publicar** el referido acuerdo de aprobación definitiva y sus ordenanzas o normativa específica en el Boletín Oficial de la Provincia, según se señala en el artículo 70.2 de la Ley 7/1985 de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local al que remite el artículo 41.1, inciso final y artículo 40.3 ambos de la LOUA, con la indicación de haberse procedido previamente a su depósito y remisión, respectivamente, en los citados Registros.*

***CUARTO**.- Dar traslado del presente acuerdo para su conocimiento y efectos a:*

- *Departamento de Disciplina Urbanística*
- *Servicio de Ejecución del Planeamiento*
- *Junta Municipal de Distrito correspondiente.*
- *Personados en el expediente y a la representación de la UE-2 del SUNP BM.3 Centro Integral de Servicios Turísticos.*

Es cuanto tengo que informar a la Comisión Pleno que no obstante dentro de su ámbito competencial, resolverá como mejor proceda."

Abierto el debate el Sr. Zorrilla Díaz adelantó que se abstenían porque en su momento se opusieron al Plan Especial.

El Sr. Brenes Cobos dijo que iba a plantea un par de cuestiones. El plan especial de infraestructuras del sector se inició en el año 1999 y recientemente hicieron una nueva aprobación inicial del mismo, que no sabía cual fue el motivo que llevó a esa nueva aprobación de un plan de infraestructuras en un sector con grandes necesidades de tráfico en esa zona, además derivada en gran parte de la implantación de esos usos comerciales o de esas grandes superficies comerciales de Bahía Málaga. Y por otra parte en su momento en el año 2011 se firmó un Convenio Urbanístico por 2,8 millones de euros para permitir una modificación, para eliminar determinados usos de restauración que había y permitir mayor uso comercial, que existía el compromiso por parte de la Gerencia Municipal de Urbanismo de aplicar ese dinero directamente al pequeño comercio, a las zonas de comercio tradicional de la ciudad de Málaga. Que le gustaría saber en qué se había invertido ese dinero.

El Sr. Ruiz Barrionuevo, en relación a la primera cuestión, dijo que se aprobó inicialmente en el año 2000, pero que como el Plan Especial de Dotación de Infraestructura afectaba a los tres sectores del PAU "Bahía de Málaga", en el desarrollo urbanizador de los tres sectores se habían ido realizando todas las obras de urbanización y cargas externas y

zonales correspondientes al PERI, por lo que en el año 2010 se planteó por Resolución del Sr. Gerente estudiar esa compensación interpoligonal en los distintos sectores para adjudicar las cargas de la ejecución que cada uno de los sectores había ejecutado en las obras de urbanización, por eso fue por lo que había una nueva aprobación inicial que se produjo en 2011 derivada de una actualización de la compensación intersectorial de los distintos unidades de ejecución, polígonos y demás sectores de planeamiento. Finalmente dijo que en cuanto al Convenio, a los 2,8 millones de euros, en ese momento no podía dar información en qué actuaciones concretas se había gastado.

El Sr. Gutiérrez Sordo aclaró que no se había gastado en ninguna actuación en concreto, que no podía asegurarlo pero ese Convenio al que habían hecho referencia –el de los 2,8 millones de euros- se había ido cobrando en tres momentos distintos. Que fue un convenio que hicieron para sustituir lo que era el comercio que se dedicaba a ocio, deporte y cultural, que eran las condiciones del antiguo PAU "Bahía Málaga" y concretamente para ese sector, el número 2. Que se habían sustituido esos usos concretamente porque no había nada más que 1.000 metros cuadrados autorizados para comercial de cualquier tipo, el resto tenían que ser comercial-ocio, cultural o deportivo. Que lo que se hacía era sustituir esa condición porque habían sucedido temas suficientemente conocidos, que no habían ido muy bien esos comerciales que habían puesto con esos usos. Que se estaba refiriendo a los de ocio -sobre todo- que habían originado problemas que habían afectado a la categoría y al reconocimiento de ese centro comercial por haberse producido problemas de Orden Público. Que por eso fue por lo que los dueños pidieron cambiar que ese comercial fuese igual que los otros mil metros cuadrados que tenían para poderlos dedicar a cualquier tipo de comercial.

Finalmente dijo que con ese cambio entendían que se producía una plusvalía y querían que en esa plusvalía tuviese participación el Ayuntamiento para dedicarla a distintos usos de infraestructuras en la Ciudad y con especial atención al Centro, pero no como único destino, ni tampoco algo que fuese finalista para una cosa concreta que se dijese en el Convenio.

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

La Comisión, con la abstención del Grupo Municipal I.U. L.V.-C.A. y del Grupo Municipal Socialista, y el voto a favor del Grupo Municipal Popular, propuso al Excmo. Ayuntamiento Pleno acuerde prestar su aprobación a la propuesta contenida en el mismo.

Punto nº 5.- La Comisión del Pleno de Accesibilidad, Movilidad y Ordenación del Territorio y Vivienda, conoció informe-propuesta del Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística de la GMU, de fecha 11 de abril de 2013, el cual copiado a la letra dice:

"**Expediente**: Estudio de Detalle PP 48-12
Situación: C/ Manuel de Palacio nº 15 (Colegio La Asunción)
Solicitante: Colegio "La Asunción"
Asunto: Informe Jurídico y Propuesta de Aprobación Definitiva

INFORME PROPUESTA
A LA COMISIÓN DEL PLENO DE ACCESIBILIDAD, MOVILIDAD, ORDENACION DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

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 emite el siguiente **informe jurídico municipal consistente en la siguiente Propuesta de Aprobación Definitiva:**

RESULTANDO que el **ámbito** del presente Estudio de Detalle, según se indica en el informe técnico emitido, cuenta con una superficie de actuación de 20.230 m2, y se sitúa en una parcela clasificada como suelo urbano consolidado y calificada como Equipamiento Educativo, con una edificación existente protegida con un grado de Arquitectónica I.

RESULTANDO que el presente Estudio de Detalle se redacta con el **fin** de ampliar el colegio "La Asunción" con un edificio destinado a Bachillerato y ciclos formativos en el interior de la parcela y con el **objeto** de justificar la ordenación de volúmenes sin menoscabo del interés arquitectónico de la edificación principal existente, ni de su contemplación desde su entorno inmediato o lejano.

RESULTANDO del expediente, los siguientes **antecedentes de hecho:**

- Con fecha **8 febrero de 2013**, por acuerdo de la Junta de Gobierno Local, se aprobó inicialmente el presente Estudio de Detalle, con sujeción a la documentación técnica presentada de fecha 21 de diciembre de 2012 y de acuerdo con el informe técnico municipal de fecha 22 de enero de 2013 emitido por el Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística.

- Mediante anuncios publicados en el Tablón de Edictos de la Gerencia de Urbanismo durante el período comprendido entre los días **16 de febrero al 12 de marzo de 2013, ambos inclusive, y día 16 de marzo de 2013,** en el BOP de **20 de febrero de 2013** y en el Diario La Opinión de Málaga de **21 de febrero de 2013**, se sustanció la información pública de la aprobación inicial, según consta en las copias unidas al expediente. Igualmente se ha procedido a la notificación del acuerdo de aprobación inicial a la propiedad del inmueble.

- Según se hace constar en certificado emitido por la Vicesecretaría Delegada de la Gerencia Municipal de Urbanismo, con fecha **26 de marzo de 2013**, durante el plazo de información pública general y notificaciones personales ha tenido entrada una alegación presentada por Dª Rocío Ledesma Alba, en representación de la Comunidad de Propietarios Santa Ana con fecha de entrada 15 de marzo de 2013 y nº 155.502.

- De dicha alegación se le ha remitido copia al promotor del expediente, recibida por éste el **4 de abril de 2013**, dándosele plazo de alegaciones durante quince días de

conformidad con lo dispuesto en el artículo 84 de la *Ley 30/1992 de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común,* puesto en relación con los artículos 19 y 32 de la *Ley 2/2007 de Ordenación Urbanística de Andalucía.*

- Con fecha **8 de abril de 2013** el Colegio "La Asunción" presenta escrito al que acompaña documentación, con el objeto de aclarar algunas de las cuestiones planteadas en el escrito de alegaciones por la Comunidad de Propietarios Santa Ana.

CONSIDERANDO, el informe técnico emitido por el Departamento de Planeamiento y Gestión de fecha 10 de abril de 2013 en el que se contestan las alegaciones presentadas en el sentido que a continuación se transcribe:

-Apartado Primero. Perjuicios a la comunidad de vecinos colindante:

Contestación: Se comprueba que la distancia al lindero afectado es de 4m, superior a los 2m exigidos en la Ordenanza.
Respeeto a la implantación presentada en el Estudio de Detalle, se aeepta por su respeto con el edifieio protegido, alejándolo del mismo y respetando su entorno.

Respecto a la propuesta de implantación del alegante, se desestima por la proximidad al edifieio protegido y fundamentalmente por invadir una esealera histórica empedrada y eje trasversal de la parcela, a eje con el edificio protegido.

No obstante es eicrto que el Estudio de Detalle no eontempla dos de las puntualizaciones:

- Sección trasversal por el lindero afectado.
- Estudio pormenorizado de las diferentes implantaciones no admisibles, así como las causas de su improcedencia, que justifiquen la implantaeión elegida como la mas idónea.

Conclusiones: Se estima parcialmente esta alegación, en lo referente a la aportación de documentación que explique mas pormenorizadamente la implantación seleccionada.

En la documentación de respuesta a las alegaciones por parte de las redaetoras del ED, se aportan:

1. Secciones en distintos cortes trasversales por la parte que afecta a los elegantes, y las justificaciones de soleamiento recogidas en el art. 8.2.2. del PGOU.

2. Justificaeión a las afeeciones acústicas, así como la alternancia de horarios de la actividad educativa con la residencial.

3. Las distintas opciones de implantación del nuevo edificio ampliación, y las causas de desestimación:
   - A la derecha del edificio protegido se encuentra el acceso al recinto, ambulancias, bomberos....y aparcamientos.
   - En la parte alta de la parcela se encuentra un pinar protegido.
   - El resto de la parcela se encuentra en funcionamiento y respondiendo a un orden de eje central tras el edificio protegido, el cual se enfatiza con una escalinata histórica empedrada, protegida, como el edificio principal y el resto de la pareela.

Por lo que con la documentación aportada se entiende completado este apartado de la alegación.

-Apartado Segundo. Infracción del Plan General:

Contestación: haciendo referencia a la protección del edificio y de la parcela y su conjunto, el alegante entiende que no esta permitido edificar edificios aislados, sino ampliaciones ligadas a la edificación existente.

Primordialmente el edificio de interés arquitectónico no debe tocarse ni modificarse en la medida de lo posible, haciendo la ampliación necesaria en un lugar de la parcela que no afecte demasiado en perjuicio del conjunto. Siempre será preferente que la ampliación de la actividad no afecte al edificio protegido en cuestión.

Conclusiones: Se desestima este apartado de la alegación, pues el Estudio de Detalle presentado, propone la ampliación de la actividad del colegio sin afectar al edificio protegido ni la estructura general de la parcela en la que se implanta. Ya que esto es lo que se pretende al proteger un edificio.

-Apartado Tercero. Legalidad del criterio de interpretación del art. 12.3.10 de las Normas Urbanísticas del Plan General:

Este apartado de la alegación aportada, se traslada al Servicio jurídico de este Departamento, para que se pronuncie al respecto.

-Apartado Cuatro: Vulneración del criterio de interpretación del art. 12.3.1º de las Normas Urbanísticas del Plan General:

...reconocida la vinculación del Estudio de Detalle al criterio de interpretación aprobado por la gerencia de Urbanismo, se trata de analizar su adecuación al expresado criterio y en concreto, a los requisitos exigidos por este: 1.- Unidad Arquitectónica; 2,- Ausencia de interés público; 3.- Ausencia de estudio sobre las posibilidades de ampliación: 4.- Menoscabo de su contemplación desde su entorno inmediato o lejano.

1.- Unidad Arquitectónica:

Esta parte de la alegación, textualmente hace referencia.....*sobre este particular nos remitimos igualmente a lo expuesto en el informe técnico que se adjunta como documento 1.*

En lo referente a la unidad arquitectónica ya se contesta en el presente informe (**Apartado Segundo** de la alegación).

2.- Justificación del interés público: Normativa sectorial educativa:

La memoria del documento si bien indica que tienen que adecuarse a requerimientos dimensionales no incluye en todo su texto ni una sola referencia a cuales sean estos; solo alude a que tienen que ser cumplidos sin mas especificación. En este sentido, no hace alusión a ningún dato dimensional o/y por alumnos ni al numero de metros mínimos por puesto escolar. Tampoco refiere el numero de unidades escolares existentes para ver si requieren o no.....tampoco hace alusión al numero de puestos escolares existentes con los que se podría inducir las medidas anteriores para detectar si realmente tal ampliación es exigida o no por la normativa sectorial vigente.

Expone el alegante:

Por un lado la no obligatoriedad de la ampliación del comedor, y por otro que el tamaño para el Cielo Formativo de Gestión Administrativa: no se justifican los 1.816 m^2 de ampliación. El mínimo necesario es 210m^2, en el supuesto de que solo se aumente un ciclo formativo.

Contestación: La aprobación de los requerimientos y exigencias para el correcto funcionamiento del colegio lo establece la Ley Orgánica del Derecho a la Educación 8/1985, debiendo ser aprobada por la Consejería de Educación.

El comedor, efectivamente, como se apunta en la presente alegación, es un Servicio Complementario, aunque no obligatorio. No obstante, si está reconocido por la Orden de 31 de julio de 2012, que modifica la Orden de 3 de agosto de 2010, en la cual se regulan los servicios complementarios de la enseñanza.

Respecto a las dimensiones mínimas establecidas por el Reglamento, tal y como se indica, son mínimos no máximos, siempre que se encuentre dentro de los limites de edificabilidad.

Conclusiones: Se estima parcialmente esta alegación, por lo que debería adjuntarse al documento del ED, el informe favorable de la Consejería de Educación, respecto de las necesidades del Centro Escolar.

En la documentación de respuesta a las alegaciones por parte de las redactoras del ED, se aporta:

- Autorización correspondiente a las necesidades del Centro, emitida por la Consejería de Educación.
- Justificación por la demanda de los usuarios del servicio de comedor.
- Justificación aclaratoria, de las necesidades en m^2 por curso, para el ciclo formativo de Gestión Administrativa.

Por lo que con la documentación aportada se entiende completado este apartado de la alegación.

3.- Ausencia de estudio sobre las posibilidades de ampliación:

.....*El ED no refleja ningún estudio ni propuesta alternativa sabre la posibilidades de ampliación del edificio,* .....

Contestación: El Estudio de Detalle si justifica adecuadamente el emplazamiento concreto del nuevo edificio planteado, aunque como ya decimos anteriormente en el presente informe, no se presenta en el documento del ED, la no idoneidad de colocarlo en otros emplazamientos.

Conclusiones: Esta parte de la alegación se responde en la conclusión del **Apartado Primero** de la alegación.

Estimando que queda completada con la documentación complementaria presentada, como respuesta a las alegaciones.

4.- Menoscabo de su contemplación desde su entorno inmediato:

.....la contemplación actual que se observa del edificio protegido del Colegio La Asunción queda sesgada de plano para las parcelas colindantes situadas en el eje oriental. En concreto y como mínimo, a la del conjunto de la C.P. Santa Ana que formula esta alegación.....

Contestación: El menoscabo de su contemplación desde su entorno inmediato. En este punto debemos resaltar que se refiere al interés general que prevalece sobre el interés particular. El adosamiento de la edificación de ampliación del colegio seria mucho mas inadecuado para el entendimiento del mismo si se adosara a la edificación original protegida.

Conclusiones: Se desestima este punto de la alegación.

5.- Formulación de propuesta de ordenación alternativa:

.....Se presenta una propuesta alternativa de ordenación de volúmenes.

Esta propuesta a la par que articula las normas de protección de edificio con la previsión de ampliación del equipamiento, cumple con los requisitos exigidos de unidad funcional arquitectónica y parcelaria, respetando la contemplación visual del edificio protegido desde su entorno inmediato.....

Contestación: Esta propuesta presentada ya se analiza y contesta en apartados anteriores del presente informe.

Conclusiones: Se desestima este punto de la alegación, haciendo énfasis en lo inadecuado de colocar el edificio eliminando una escalinata empedrada de carácter histórico, que ordena el eje funcional de la parcela. Recordando que no solo se encuentra protegido el edificio sino también su parcela.

CONSIDERANDO, respecto de la alegación referida a la **legalidad del criterio de interpretación del artículo 12.3.10 de las Normas Urbanísticas del Plan General,** aprobado por acuerdo del Consejo de Administración de esta Gerencia de 8 de noviembre de 2012 (BOP de 21 de marzo de 2013) lo siguiente:

Se indica en la alegación, tomando como punto de partida lo dispuesto en el artículo 3.1 del Código Civil, que toda labor interpretadora de las normas requiere "una reflexión o valoración que permita concluir que la conclusión alcanzada es producto de un razonamiento lógico" y que la elección de la aplicación de un precepto en lugar de otro, por ser éstos aparentemente contradictorios, "requiere una rigurosa justificación porque en otro caso infringe el requisito de motivación del art. 54 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre." Al hilo de estos argumentos se añade que "resulta decisivo conocer el canon de interpretación que ha servido al interprete para alcanzar la solución elegida". Finalmente se hace referencia a la innovación introducida en el artículo 13.3.10 del PGOU-97 por el nuevo PGOU-2011 (ahora artículo 12.3.10) y se concluye que "es imposible desde el punto de vista jurídico que el sentido y finalidad del nuevo precepto consista en su inaplicación, que es justamente aquello que aprueba la Gerencia de Urbanismo al acordar que el art. 12.14.2 "prevalecerá" sobre el art. 12.3.10."

El artículo 1.2.2 "Determinaciones y su interpretación" del vigente PGOU atribuye a los órganos urbanísticos del Ayuntamiento de Málaga la interpretación del Plan General, sin perjuicio de las facultades propias de la Junta de Andalucía y de las funciones jurisdiccionales del Poder Judicial. En el punto segundo del citado artículo se reproduce la norma contenida en el artículo 3.1 de Código Civil, al que alude la alegante en su escrito. De esta forma las determinaciones del Plan se interpretarán con base a los criterios que,

partiendo del sentido propio de sus palabras y definiciones, y en relación con el contexto y los antecedentes, tengan en cuenta principalmente su espíritu y finalidad así como la realidad social del momento en que se han de aplicar.

La naturaleza jurídica de esta norma es la de ser una norma-guia, tal y como establece reiterada jurisprudencia del Tribunal Supremo, *"el artículo 3. 1 del Código Civil no es una Ley directamente aplicable al caso del pleito, sino una guía para interpretar las Leyes sustanciales que hayan de aplicarse, por lo que dicha norma sólo de manera general es vinculante para el juez, y su violación no permitiría su cita directa a efectos de casación..."* (Sentencia núm. 162/2004 de 26 febrero RJ 2004\1751).

La doctrina jurisprudencial ha sentado desde hace muchos años la insuficiencia del criterio literal en la interpretación de las normas siendo necesario tener en cuenta el valor del resultado a fin de que dicha interpretación conduzca a una consecuencia racional en el orden lógico. Por este motivo las reglas de hermenéutica aconsejan la conexión de todos los preceptos legislativos que traten la cuestión a resolver. El interprete no debe detenerse en la mera exégesis gramatical, sino que debe de atender a los demás elementos interpretativos que menciona el art. 3.1 del CC "fundamentalmente el espíritu y finalidad" de la norma, y esta tarea resulta necesario realizarla cuando se comprueba que la aplicación meramente literal de la Ley lleva consigo resultados prácticos no convincentes o contradictorios. (RDGRN 30 julio 1982.- RJ1982, 4677).

De esta forma, una lectura literal del artículo 12.3.10 "Condiciones de edificación" en edificios protegidos, nos lleva a concluir la imposibilidad de realizar la ampliación de un edificio protegido arquitectónicamente con grado I. No obstante, no podemos obviar la existencia de otra norma del Plan General en la que se permite excepcionar los parámetros de aplicación de la Ordenanza correspondiente cuando una parcela esté calificada con el uso pormenorizado de equipamiento comunitario, ya sea público o privado. Por tanto, siendo el Plan General un documento único no puede interpretarse literal y puntualmente en el caso de que sea necesario esclarecer alguna cuestión, en este caso la prevalencia de una norma respecto de otra cuando ambas tienen igual rango, debiéndose analizar el contexto en el que se encuentran enclavadas y los antecedentes de dichas normas.

En este sentido debe decirse que el artículo 12.3.10 del vigente PGOU innova al artículo 13.3.10 del PGOU-97 al prohibir ampliaciones en inmuebles protegidos arquitectónicamente con grado I y permitiéndolo excepcionalmente en los de grado II, pero el criterio de interpretación aprobado por el Consejo de Administración de esta Gerencia el 8 de noviembre de 2012 no implica una inaplicación de dicho artículo sino una matización de éste en cuanto a la calificación de equipamiento se refiere, de forma que se puedan realizar ampliaciones en las condiciones previstas en el artículo 12.14.2. Cuando esta Administración municipal haciendo uso del "ius variandi" introdujo como novedad la imposibilidad de ampliar edificios protegidos buscaba dar una mayor protección a dichos inmuebles pero en modo alguno constreñir las posibilidades de ampliación de los equipamientos cuando el interés público lo demandase, tal y como ya se permitía en el antiguo PGOU-97 (art. 13.13.2 "Condiciones de ordenación y edificación" en la zona de equipamientos) y se permite en el artículo 12.14.2. del vigente PGOU.

Como ya se dijo en el citado acuerdo esta interpretación casa con la lógica de que, estando el uso de equipamiento sujeto además a normas sectoriales competencia de otras Administraciones Públicas, una restricción absoluta en cuanto a su ampliación en el supuesto de afectar a edificaciones protegidas, podría implicar la propia inviabilidad del equipamiento. Evitar constreñir el uso de equipamiento también ha inspirado la elaboración de los otros dos criterios de interpretación del PGOU aprobados hasta ahora por esta Administración municipal, a saber:

- Criterio de interpretación del PGOU en relación a los artículos 12.11.3, 12.13.3, compatibilidad del uso comercial con el resto de las ordenanzas y uso de equipamiento como alternativo en la ordenanza de la zona Ciudad Histórica, aprobado por acuerdo del Consejo de Administración de esta Gerencia de 2 de febrero de 2012 (BOP de 16 de marzo de 2012).

- Criterio de interpretación del PGOU en relación al artículo 15.2.4 en relación a la compatibilidad y/o alternancia del uso de equipamiento en planeamientos aprobados incorporados al vigente Plan General, aprobado por acuerdo del Consejo de Administración de esta Gerencia de 19 de diciembre de 2012 (BOP de 1 de marzo de 2013).

A mayor abundamiento cabe añadir que el artículo 12.3.10 debe de ser aplicado sin perder de vista las fichas del Catalogo de Edificaciones Protegidas del propio Plan, correspondientes al inmueble de que se trate en cada momento, como se indica en el párrafo segundo del punto 3 del mismo:

"Será preciso, pues, el mantenimiento de las características del conjunto, parcela y edificio, no pudiéndose segregar terrenos, ni alterar las condiciones de ambos sino en la forma que sea autorizado en base a la protección que el confiera el Catálogo de Edificios y a la actuación máxima que de dicha protección se deriva."

En este sentido, la ficha del Colegio de la Asunción es muy explicita en cuanto a las condiciones de protección y, tal y como se infiere del informe técnico emitido por el Departamento de Planeamiento y Gestión el 10 de los corrientes, la ampliación proyectada en nada perjudica dicha protección, sino que muy al contrario salvaguarda los elementos objetos de la misma.

CONSIDERANDO que, respecto del cuestionamiento que se hace sobre el interés público de la actuación y a mayor abundamiento de lo ya indicado en el informe técnico, no debe de perderse de vista que un colegio pertenece a la categoría de uso de "equipamiento comunitario" y éste viene definido en el artículo 6.5.1 del vigente PGOU como:

"Se define como uso de equipamiento comunitario el que sirve para dotar a los ciudadanos de las instalaciones y construcciones que hagan posible su educación, su enriquecimiento cultural, su salud y, en definitiva, su bienestar, y a proporcionar los servicios propios de la vida en la ciudad tanto los de carácter administrativo como los de abastecimiento."

La ampliación del un colegio, ya sea público o privado, con el objetivo de mejorar su oferta docente así como los servicios que se ofrecen al alumnado y sus familias, en modo alguno es ajeno al interés general de la comunidad, entendido, como cualquier forma de interés prevalente al individual del propietario.

CONSIDERANDO que el informe técnico de 10 de abril de 2013 propone:

" **PROPUESTA:**

Desde el punto de vista técnico no se encuentra inconveniente alguno a la aprobación definitiva del Estudio de Detalle, de fecha 21 de diciembre de 2012, y documentacion complementaria aportada el 8 de abril de 2013, para ampliación de edificio educativo; Edificio de bachillerato y cielos formativos, en el colegio "La Asunción", en la Calle Manuel del Palacio 15 de Málaga.

Antes de la publicación deberá presentarse Texto Refundido, que incluya la documentación aportada."

CONSIDERANDO que el PGOU vigente ha sido aprobado definitivamente, de manera parcial, por Orden de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, de **21 de enero de 2011** y tras la verificación de la Dirección General de Urbanismo de la subsanación de las deficiencias a que se refería la citada Orden, tal y como se recoge en su Resolución de 28 de julio de 2011, se ha procedido a la publicación de la Normativa de la citada Revisión-Adaptación del PGOU de Málaga en el BOJA nº 170 de **30 de agosto de 2011** de acuerdo con los artículos 40 y 41 de la *Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación urbanística de Andalucía.*

CONSIDERANDO que el Consejo de Administración de esta Gerencia aprobó con fecha 8 de noviembre de 2012 (BOP de 21 de marzo de 2013) un Criterio de Interpretación en relación a los artículos 12.3.10 y 12.14.2 del PGOU 2011 (Título XII Normas Generales de Edificación), sobre posibilidad de ampliación de equipamientos en parcelas en las que se ubiquen edificios protegidos de Grado I, en el sentido y con los efectos que a continuación se detallan:

En el caso de edificios protegidos por el PGOU, cuya calificación sea la de equipamiento, el Artº12.3.10. del PGOU deberá ponerse en relación con el Artº 12.14.2, cuya redacción prevalecerá sobre la de aquel, admitiéndose las ampliaciones del edificio siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

- Se justifique la obligación o necesidad de contar con determinadas superficies o funciones mínimas para prestar el servicio de interés público correspondiente, que hacen imprescindible la ampliación del edificio.
- Se redacte un Estudio de Detalle, que tratándose de un edificio protegido, tiene que contemplar, al menos, las condiciones y el contenido que el Artº 12.3.10.del PGOU, establece para las ampliaciones excepcionales de los edificios protegidos con grado II,, es decir:

El Estudio de Detalle debe realizar un estudio pormenorizado de las posibilidades de ampliación manteniendo el carácter y las condiciones del edificio, continuando su evolución histórica. La ampliación formará una unidad parcelaria arquitectónica y funcional con el edificio, del que no se podrá segregar, y no podrá realizarse en menoscabo de su interés arquitectónico ni de su contemplación actual desde su entorno inmediato o lejano.

CONSIDERANDO lo dispuesto en el art. 15.1.a) y b) de la *Ley 7/2002 de Ordenación Urbanística de Andalucía* de 17 de diciembre, que regula los Estudios de Detalle:

Art. 15.1 LOUA

1. Los Estudios de Detalle tienen por objeto completar o adaptar algunas determinaciones de planeamiento en áreas de suelos urbanos de ámbito reducido y para ello podrán:

a) Establecer, en desarrollo de los objetivos definidos por los Planes Generales de Ordenación Urbanística, Parciales de Ordenación o Planes Especiales, la ordenación de los volúmenes, el trazado local del viario secundario y la localización del suelo dotacional público.

b) Fijar las alineaciones y rasantes de cualquier viario, y reajustarlas, así como las determinaciones de ordenación referidas en la letra anterior, en caso de que estén establecidas en dichos instrumentos de planeamiento.

CONSIDERANDO igualmente lo establecido en el art. 2.3.10 *El Estudio de Detalle* del PGOU-2011:

1. Los Estudios de Detalle se redactarán en aquellos supuestos en que así aparezca dispuesto en el presente Plan o en los instrumentos de planeamiento y desarrollo del Plan General, o cuando el Ayuntamiento lo considere necesario, por propia iniciativa o a propuesta del interesado, en atención a las circunstancias urbanísticas de una actuación o emplazamiento determinados para el mejor logro de los objetivos y fines del planeamiento.

2. En aquellos supuestos en que se imponga como necesaria la formulación de un Estudio de Detalle, la aprobación de éste constituye un presupuesto a la ejecución del planeamiento.

CONSIDERANDO el informe del Servicio de Topografía y Cartografía del Departamento de Proyectos y Obras emitido con fecha 29 de enero de 2013, así como el informe del Área de Servicios Operativos, Playas, Parques y Jardines del Ayuntamiento de Málaga de fecha 29 de marzo de 2012, obrante en el expediente de licencia de obras de referencia OM 1/12, que hace referencia al arbolado afectado por la actuación y copia del cual se incluye en el presente expediente PP48/12.

CONSIDERANDO en cuanto al procedimiento, lo dispuesto en los artículos 31 al 41 de la LOUA con el desarrollo contenido en el artículo 140 del Reglamento de Planeamiento.

CONSIDERANDO que según los informes emitidos, el proyecto examinado cumple con lo dispuesto en los artículos 15 y 19 de la Ley 7/2002 de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA), 65 y 66 del Reglamento de Planeamiento Urbanístico (RP) y disposiciones del PGOU aprobado definitivamente.

CONSIDERANDO lo dispuesto en los artículos 123 apartados nº 1.i) y nº 2 de la Ley 7/1985 de 2 de abril de Bases del Régimen Local, adicionado por la Ley 57/2003 de 16 de diciembre de Medidas para la Modernización del Gobierno Local y art. 31.1.B).d) de la LOUA, la competencia para la aprobación definitiva corresponde al Pleno del Excmo. Ayuntamiento, siendo necesario el voto favorable de la mayoría simple de los miembros presentes de la Corporación.

CONCLUSIONES Y PROPUESTAS:

A la vista de cuanto antecede en cuanto a los aspectos jurídicos estudiados, este Departamento propone a la Comisión del Pleno de Accesibilidad, Movilidad, Ordenación del Territorio y Vivienda, en función de las competencias que tiene asignadas, eleve propuesta al Excmo. Ayuntamiento-Pleno, para la adopción de los siguientes

ACUERDOS:

PRIMERO.- Desestimar *la alegación presentada por Dª Rocío Ledesma Alba, en representación de la Comunidad de Propietarios Santa Ana con fecha de entrada 15 de marzo de 2013 y nº 155.502, todo ello en los términos indicados en el informe técnico del Departamento de Planeamiento y Gestión de 10 de abril de 2013 trascrito parcialmente*

en la parte motivadora de la propuesta, del que deberá dársele traslado al alegante, y en los fundamentos jurídicos expuestos.

SEGUNDO.- Aprobar definitivamente *el Estudio de Detalle promovido por el Colegio "La Asunción", en la calle Manuel de Palacio nº 15, de fecha 21 de diciembre de 2012, y documentacion complementaria aportada el 8 de abril de 2013, para ampliación de edificio educativo; edificio de bachillerato y ciclos formativos, en el citado colegio y de acuerdo con los informes técnicos municipales de fecha 22 de enero de 2013 y 10 de abril de 2013, emitido por el Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística y con lo dispuesto en los arts. 31 al 41 de la LOUA.*

TERCERO.- Aportar *Texto Refundido, que incluya la documentación aprobada antes del deposito de dos ejemplares completos en el archivo de documentación ubicado en el «Archivo de expedientes de planeamiento» donde se contienen los documentos técnicos del referido instrumento Urbanístico, así como los actos, resoluciones y acuerdos producidos en relación con el mismo que deban formar parte de la Unidad Registral de «Instrumentos de Planeamiento y de Bienes y Espacios Catalogados», ubicados ambos, en las dependencias del Servicio Jurídico-Administrativo del Departamento de Planeamiento y Gestión de esta Gerencia Municipal de Urbanismo, Obras e Infraestructura.*

CUARTO.- *Cumplimentado el acuerdo anterior mediante su depósito y se haya emitido la correspondiente Certificación registral en los términos recogidos en los artículos 20 y 22 del Decreto 2/2004 de 7 de enero,* ***publicar*** *el referido acuerdo de aprobación definitiva, y en su caso, sus ordenanzas o normativa específica, en el Boletín Oficial de la Provincia, según se señala en el artículo 70.2 de la Ley 7/1985 de 2 de abril Reguladora de las Bases del Régimen Local al que remite el artículo 41.1, inciso final, y artículo 40.3 ambos de la LOUA, con la indicación de haberse procedido previamente a su depósito y remisión, respectivamente, en el citado Registro.*

QUINTO.- *Advertir al interesado que el anuncio para poder proceder a la publicación del acuerdo de aprobación definitiva en el BOP, se pondrá a su disposición en el Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística para que realice dicha publicación, por correr este trámite de su cuenta a tenor de lo previsto en el artículo 113.1 e) de la Ley de Ordenación urbanística de Andalucía; haciendo advertencia expresa de que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 92 de la Ley 30/1992 de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, transcurrido tres meses desde la retirada del anuncio sin que éste se haya publicado, se habrá producido la caducidad del procedimiento administrativo al haberse paralizado éste por causa imputable al interesado, todo ello, sin perjuicio de la Resolución que deba dictase declarando la caducidad y el archivo de las actuaciones.*

SEXTO.- Dar traslado *del presente acuerdo para su conocimiento y efectos:*

1. *Al Departamento de Disciplina Urbanística de la Gerencia Municipal de Urbanismo, Obras e Infraestructuras. Servicio de Licencias de Obra.*
2. *A Dª Rocío Ledesma Alba e/r de la Comunidad de Propietarios Santa Ana sita en C/ Amador de los Ríos nº 27.*

3. *A la Junta Municipal del Distrito.*

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."

Abierto el debate el Sr. Brenes Cobos recordó que en el Consejo de Administración en el que se aprobaron estos criterios de interpretación que aquí se mencionaban preguntaron si habría algún expediente que necesitara esa interpretación, entendiendo que alguno iba a pasar, algún equipamiento, bien sanitario, bien educativo como en ese caso. En ese momento votaron favorablemente como no podía ser de otra manera pero no hubo, entendía, por parte del Equipo de Gobierno la aceptación de esa mano tendida que su Grupo le estaba ofreciendo. Y que ahora se encontraban con el expediente que les ocupaba.

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

La Comisión, con la abstención del Grupo Municipal I.U. L.V.-C.A. y del Grupo Municipal Socialista, y el voto a favor del Grupo Municipal Popular, propuso al Excmo. Ayuntamiento Pleno acuerde prestar su aprobación a la propuesta contenida en el mismo.

Punto nº 6.- **Se dio cuenta de Moción presentada por el Portavoz del Grupo Municipal Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía, D. Eduardo Zorrilla Díaz, el 11 de abril de 2013, relativa a las obras de chiringuitos en las playas de la Caleta y Malagueta, la cual esencialmente es como sigue:**

"A finales de noviembre del pasado año se iniciaron las obras de nuevos chiringuitos de las playas malagueñas de La Caleta, La Malagueta y Guadalmar, un total de nueve chiringuitos. El proyecto global redactado por el Área de Playas, con la supervisión y colaboración de la Gerencia Municipal de Urbanismo (GMU), contemplaba obras en los chiringuitos de Caleta Playa, El Oasis, Picasso y La Marina, en la Playa de La Caleta; El Cachalote, Tropicana y Farola, en la Playa de La Malagueta; y Servando e Hijos del Pedrillo, en la Playa de Guadalmar.

Actualmente se está acometiendo la construcción de estos chiringuitos en el litoral de Málaga, con obras desmesuradas, de obra y por tanto fijas, que, aprovechando que la única limitación es su superficie, no dudan en hacer un sótano en la arena y una terraza en la parte superior, con lo que se está construyendo edificios de gran volumen. Este abrumador panorama puede contemplarse en estos momentos en el paseo marítimo Pablo Ruiz Picasso de Málaga, un lugar privilegiado, hasta ahora por su paisaje marítimo, que a partir de ahora solo será privilegio para los que consuman en los chiringuitos, detrayendo este derecho a la multitud de viandantes de dicho paseo marítimo.

Nuestro grupo ha estado muy preocupado desde el primer momento por el desarrollo de estas obras, y cada vez más, a la medida de que estas iban avanzando y las quejas de la ciudadanía iban aumentando. En el Consejo de Administración de la GMU de fecha 23 de enero, pedimos información sobre el proyecto. Hemos pedido en varias

ocasiones información sobre las obras de construcción de estos chiringuitos en el Paseo Marítimo Pablo Ruiz Picasso y en Guadalmar.

El 5 de febrero, la federación de Ecologistas en Acción manifestó su rechazo al proyecto porque consideraba que con estas actuaciones se renuncia a la calidad de los destinos turísticos del litoral, con la masificación de instalaciones en la arena de la playa, con el contrasentido de afirmar que ello supone el máximo respecto al medio ambiente, creando además una competencia desleal con los empresarios de la hostelería que están fuera del dominio público, que ven como otros empresarios se aprovechan a coste cero del suelo público, en mejores condiciones logísticas y paisajísticas que ellos.

Después de insistir en las peticiones de información varias ocasiones en sendas reuniones y comisiones de Pleno, el pasado 25 de febrero, el delegado de Ordenación del Territorio nos informó tan sólo sobre una de las licencias, la del Chiringuito nº 2 (número 3 según el proyecto). Por este motivo, le volvimos a solicitar con fecha 1 de marzo, una copia completa del proyecto en la zona de dominio público marítimo terrestre de las Playas de la Caleta, La Malagueta y Guadalmar, para poder conocer los detalles y si lo que se estaba haciendo se ajustaba al proyecto.

En la respuesta del delegado de Ordenación del Territorio recibida con fecha del 13 de marzo, en vez de contestarnos sobre el proyecto presentado a la Demarcación de Costas, que fue quien lo recepcionó en una primera instancia, nos facilitan los datos de cada una de las licencias para que solicitemos la vista del expediente de cada una de las licencias otorgadas para la ejecución de las mencionadas obras. Lo que nos obligo a presentar una pregunta en el pleno ordinario de día 21 de marzo, para poder conocer los detalles del proyecto, que a fecha de hoy no ha sido contestada aún.

Pese a estas peticiones de información, ni se nos ha informado del proyecto global, ni sobre la responsabilidad del Ayuntamiento de Málaga en el ejercicio de las competencias urbanísticas. No sabemos si las licencias se ajustan al proyecto, o si lo ejecutado se ajusta a la licencia, ni si están todos los informes o falta alguno, ni si ha habido inspecciones de las obras, ni si existe algún expediente de disciplina urbanística. Es posible que haya fallado la supervisión y vigilancia de este proyecto y parece que nadie quiere asumir responsabilidad alguna respecto al mismo.

Sin embargo, pese a lo que manifestamos desde IU y desde las organizaciones ecologistas, no es hasta primeros de abril cuando las administraciones reaccionan ante el despropósito de lo que se estaba haciendo. El primer lugar, el pasado 3 de abril, se pronunció el gobierno central, a través de la Demarcación de Costas, organismo dependiente del Ministerio de Medio Ambiente, quien manifestó que el proyecto original que se aprobó sobre el diseño de los nuevos chiringuitos de la zona de La Caleta y La Malagueta no se correspondía con lo que se está construyendo. La Demarcación de Costas de Málaga, que dio el visto bueno a la concesión y al proyecto de los siete establecimientos en marzo de 2010 antes del traspaso de las competencias al Gobierno autonómico un año después, asegura que las edificaciones planteadas en un primer momento en esta zona eran más respetuosas con el entorno y que fue el Ayuntamiento de Málaga, a petición de los

empresarios de playa, quien solicitó las modificaciones que ahora habrá que comprobar si se ajustan a la legalidad.

El proyecto que el equipo de gobierno, impulsado por el Área municipal de Playas, presentó inicialmente a la Demarcación de Costas para la construcción de estos chiringuitos no contemplaba ni el uso de las terrazas que se pretenden construir en la planta de arriba, ni los 30 metros cuadrados adicionales para los baños públicos anexos, ni las chimeneas y montacargas tan sobreelevados, ni tan siquiera una estructura tan rígida de hormigón como la que se está construyendo, ni las persianas tan opacas que se han instalado y sí más zonas acristaladas.

El equipo de gobierno planteó los cambios del proyecto original en marzo de 2011, justo un mes antes de que la Junta de Andalucía asumiera las competencias sobre las concesiones en el dominio público marítimo-terrestre. Como el traspaso competencial era inminente, la Demarcación de Costas remitió a la administración autonómica las modificaciones planteadas además de un informe en el que se ponía reparos a algunas de las nuevas exigencias del área municipal de Playas.

En el informe, Costas se opone a la habilitación de la parte superior como terraza y advertía además que la plataforma sobre la que se pretendía construir los nuevos chiringuitos excedía los metros cuadrados autorizados. Ante la falta de concordancia entre lo que se está construyendo y lo que fue aprobado inicialmente, este organismo del gobierno central pidió a la Delegación provincial de Medio Ambiente de la Junta andaluza que le informe sobre si autorizó estos cambios al entender que son modificaciones sustanciales, por lo que requerirían de un informe de Costas.

La administración autonómica también reaccionó, el 4 de abril, a través de la Delegación Provincial de Medio Ambiente, que aseguró que ha advertido al consistorio hasta en cinco ocasiones de que debe modificar la obra de los nuevos establecimientos de La Caleta y La Malagueta, sin que los responsables municipales del proyecto hayan hecho nada a la vez que han seguido adelante con el proyecto a pesar de los reparos de la administración central y autonómica al mismo.

Además señalaron que hasta que no se ajuste la obra de los nuevos chiringuitos de la zona de La Caleta y La Malagueta al proyecto que se autorizó en 2010 y no cumpla con los requerimientos exigidos, la Junta de Andalucía no firmará el certificado final de obra que les permitirá abrir al público. Así, se han remitido reiteradamente escritos al área municipal de Playas en los que, por ejemplo, se pide expresamente la reducción de la altura de la chimenea que corona la edificación levantada y en el que se recuerda la prohibición de usar la parte superior como terraza una vez terminada la obra.

Después llegaron las críticas del concejal de Turismo, que dejó clara su postura en contra de los chiringuitos que se están construyendo en el paseo marítimo Pablo Ruiz Picasso manifestando que son demasiado altos, demasiado anchos y demasiado opacos, y que también criticó el diseño de los mismos pues consideró que no se trata de una arquitectura mediterránea y apuntó que en Málaga hay un estilo con el que no se corresponden estas instalaciones. De igual forma se pronunció el presidente de la

Diputación y del Patronato de Turismo de la Costa del Sol, Elías Bendodo, que dijo que el diseño de los chiringuitos que se construyen resultaba chocante, y apostaba por qué se mejorara el proyecto de modo que esas instalaciones sean más permeables a la vista.

Lo sorprendente es que, pese a las criticas generalizadas de la ciudadanía, las denuncias y quejas de numerosos colectivos, y todas estas declaraciones de las diferentes administraciones, hasta la fecha siguen sin hacerse las modificaciones requeridas en las obras de los chiringuitos. La peor decisión que se puede tomar es no hacer nada, y esperar, como dice el delegado de Ordenación del Territorio, a que las obras se terminen. Por lógica, y teniendo en cuenta que hay unas fechas previstas para la apertura de estas instalaciones, y cuando parece claro que se tienen que hacer modificaciones, este es momento oportuno para hacerlas y no cuando estén terminados.

Nuestro grupo considera que los nuevos chiringuitos de la capital, en realidad restaurantes, que se están construyendo en las playas de La Caleta y La Malagueta, son lo más parecido a un búnker por el impacto visual que generan. Es lamentable que se haya actuado de esta forma tan negligente permitiendo obras tan desmesuradas, sin ningún control, ya que es el Ayuntamiento de Málaga el responsable de los proyectos, la aprobación y la vigilancia del cumplimiento de las licencias otorgadas. Hay una evidente dejadez del equipo de gobierno en el ejercicio de las competencias urbanísticas. La Gerencia Municipal de Urbanismo es quien tiene las competencias respecto a las licencias urbanísticas y para vigilar que todas las obras de lo que se está construyendo se ajusten a la normativa y al proyecto original.

Después de todo lo que se ha afirmado sobre estas obras, no entendemos que por parte del Departamento de Disciplina Urbanística de la Gerencia Municipal de Urbanismo (GMU), no se hayan inspeccionados estas obras, para poder determinar si en la ejecución del proyecto existen elementos que no cumplen con la normativa o que no se ajustan a la licencia otorgada, abriendo en su caso, un expediente sancionador para el restablecimiento, si cabe, de la legalidad urbanística.

En cuanto a los otros dos nuevos chiringuitos previstos en la playa de Guadalmar, y que cuentan con un diseño distinto al de la zona este de la ciudad, también rechazamos su diseño, que es de un volumen aun mayor que los otros establecimientos, y que están enfocados para uso como discoteca o bar de copas, muy alejado del arquetipo de chiringuito con el que se vienen justificando estas instalaciones. Exigimos que al igual que en los casos anteriores, que se revise su diseño y que realicen las modificaciones oportunas con el fin de adaptar las obras a la normativa vigente.

En atención a lo anterior, vengo a proponer la adopción de los siguientes

A C U E R D O S

1º.- Instar al equipo de gobierno a que inicie los trámites legales y administrativos oportunos para la modificación del proyecto de nuevos chiringuitos que se está ejecutando en la actualidad, con el fin de adaptar las obras a la normativa y al proyecto original

reduciendo al máximo su impacto visual y para darle una tipología mediterránea y un diseño más acorde con la tradición malagueña.

2º.- Instar al equipo de gobierno a que por parte del departamento de disciplina urbanística de la Gerencia Municipal de Urbanismo (GMU) se inspeccionen estas obras, para poder determinar si en la ejecución del proyecto existen elementos que no cumplen con la normativa o que no se ajustan a la licencia otorgada, abriendo en su caso, un expediente sancionador para el restablecimiento, si cabe, de la legalidad urbanística.

3º.- Instar al equipo de gobierno a que se asuman las correspondientes responsabilidades políticas por actuar de una forma negligente permitiendo obras tan desmesuradas, sin ningún control, ni inspección, y con dejadez en el ejercicio de las competencias urbanísticas, como responsable de los proyectos, la aprobación y la vigilancia del cumplimiento de las licencias otorgadas.

4º.- Instar al equipo de gobierno a que de igual forma se revisen los proyectos de obras de los dos nuevos chiringuitos previstos en la playa de Guadalmar, y que cuentan un volumen aun mayor que los otros establecimientos, y que están enfocados para uso como discoteca o bar de copas, para que se realicen las modificaciones oportunas con el fin de adaptar las obras a la normativa vigente."

Abierto el debate el Sr. Zorrilla Díaz dijo que iba a intentar no extenderse mucho porque creía que era un tema suficientemente conocido y que estaba o había estado de bastante actualidad en los últimos días en los medios de comunicación y en la Opinión Pública. Que en noviembre de 2012 se iniciaron las obras de los nuevos chiringuitos, estaban previstos siete en la playa de la Caleta-Malagueta y dos en la de Guadalmar.

Continuó diciendo que iba a intentar no entrar en un debate de legalidad que creía que preocupaba mucho menos a la ciudadanía que el debate sobre la oportunidad, la estética y la ocupación del dominio público que suponían estos chiringuitos. Que habían sido calificados de búnkeres, mamotretos, construcciones horrorosas, etc., iban a intentar huir de calificativos como esos. Lo cierto era que suscitaban un rechazo casi unánime de la mayoría de la ciudadanía, ¿por qué?, porque se habían hecho a cota de acera en vez de a cota de la arena, lo que aumentaba su altura y dificultaba la visibilidad, en algunos casos coincidían con las perpendiculares de calles que iban a parar al Pso. Marítimo impidiendo también la visibilidad de la playa, por su opacidad, por la cantidad de hormigón empleado, porque distaban mucho de ser construcciones ligeras y transparentes que tendrían un menor impacto visual, por la ocupación de la superficie que suponían y por su volumen, porque suponían una transformación drástica y muy perjudicial de la imagen de nuestra bahía sobre todo en ese Paseo Marítimo de la Caleta y de la Malagueta.

Que, quería ser muy claro, había responsabilidad de todas las administraciones, de las tres administraciones, del Gobierno Central, de la Junta de Andalucía y del propio Ayuntamiento de Málaga. Del Gobierno Central, Demarcación de Costas, que autorizó la ocupación de esta superficie por parte de esos chiringuitos en el año 2010, yendo, además, al máximo que permitía la Ley de Costas en cuanto a ocupación de los 150 metros cuadrados de superficie, al mínimo de la distancia que tenía que haber entre unos y otros

de 200 metros -se hizo esto antes de que se transfirieran las competencias a la Junta de Andalucía-. Pero la Junta de Andalucía luego siguió siendo responsable también al otorgar informes favorables a esos proyectos y había habido también una responsabilidad clara e ineludible del propio Ayuntamiento, del Equipo de Gobierno en quién estaban residenciadas sin ninguna duda las labores de inspección, de que lo que se estuviese haciendo se atuviese a lo que se había autorizado y en ese sentido ya el 3 de abril de 2013, Demarcación de Costas, organismo dependiente de Medio Ambiente, dijo que el proyecto original sobre el que se aprobó el diseño de los nuevos chiringuitos de la zona de la Caleta y de la Malagueta no se correspondía con lo que se estaba construyendo.

Pero que más allá del debate legal quería centrarse en las críticas generalizadas de la ciudadanía, de los distintos colectivos ciudadanos y por qué no decirlo y reseñarlo también, por lo propios miembros o algunos de los miembros del Equipo de Gobierno como las manifestó en su momento el Concejal Delegado de Turismo o el Presidente de la Diputación -del Partido Popular- que también era miembro de la mayoría del grupo parlamentario mayoritario del Ayuntamiento. Los chiringuitos lejos de la tradición malagueña se habían convertido en verdaderos restaurantes de hormigón sobre la playa suponiendo una ocupación, una privatización de un espacio público demasiado amplio y que se le restaba al conjunto de la ciudadanía para el disfrute de esas playas. Una ocupación que además en un futuro, a buen seguro, iban a necesitar de continúas operaciones de regeneración y de aportación de arena puesto que los temporales dejarán al desnudo en más de una ocasión parte de sus cimientos y de sus estructuras y ya se plantearán regeneración de arena, aumento de las escolleras, nuevas inversiones, es decir, era una operación aparte de horrorosa y de insostenible desde el punto de vista estético o visual, era también insostenible desde el punto de vista económico. En el caso de Guadalmar era todavía peor porque además de tener más volumen estaban previstos estos chiringuitos para ser utilizados como bares de copas, como discotecas, prácticamente, en la playa. Lo cual era un uso que consideraban contrario al que deberían de tener esas playas.

Que por todo lo anteriormente expuesto en la moción lo que pedían e instaban al Equipo de Gobierno era a que iniciasen los trámites oportunos para la modificación del proyecto de los nuevos chiringuitos que estaban en construcción. Que se iniciase al menos el estudio de esa posibilidad y ver lo que les podría costar porque era una obra que iba a pervivir por demasiados años, para las sucesivas generaciones y que iba a constituir un atentado visual y estético para la ciudad de Málaga, de los que recordarían durante décadas como otros que desgraciadamente sufrían y que se produjeron en tiempos del desarrollismo. También querían instar al Equipo de Gobierno a que se inspeccionasen esas obras para que se adecuasen en todo caso a lo que se autorizó. Que se asumiesen las correspondientes responsabilidades políticas por parte del Equipo de Gobierno y querían también la revisión de los proyectos de obra de los nuevos chiringuitos de Guadalmar. Asimismo dijo que sabían de la dificultad de poner en marcha esas peticiones y ya no se refería solo a la dificultad legal. En primer lugar la dificultad era que el propio Equipo de Gobierno se pusiese de acuerdo entre sí sobre qué idea tenían sobre los chiringuitos de Málaga, cosa que al parecer aún no tenían clara.

El Sr. Brenes Cobos dijo que solo había que darse un paseo por la ciudad de Málaga, acudir a la zona en la que se estaban construyendo esos chiringuitos, hablar con

los vecinos del entorno. Su Grupo inició una campaña el pasado sábado con el lema "NO SON CHIRINGUITOS", se encontraron con algún miembro de la Gerencia Municipal de Urbanismo en aquel entorno, pero que solo tenían que hablar con los ciudadanos para ver el rechazo que suscitaba lo que actualmente se estaba construyendo. Los ciudadanos de Málaga se sentían engañados, en su momento vieron un "power point", incluso en algún medio de comunicación local aparecieron esas imágenes, de un edificio prácticamente transparente, de cristal y esa no era la realidad con la que los vecinos de ese entorno se estaban encontrando.

Que los vecinos no entendían de administraciones públicas, de Dirección General de Costas, ni de Junta de Andalucía, ni de Ayuntamiento de Málaga, no entendían que el Alcalde hiciera una visita y que ahora mismo hubiese diversidad de criterios dentro del propio Equipo de Gobierno. No entendían que el señor Bendodo saliese por un sitio diciendo una cosa en unas declaraciones, la Sra. Porras por otra parte, el Sr. Caneda o el mismo Sr. Maldonado por otra. En el anterior consejo de administración de la Gerencia Municipal de Urbanismo le planteó una pregunta, quedaron en enviarle documentación al respecto y la verdad era que hasta ese momento no lo habían hecho. La pregunta era qué participación habían tenido como Gerencia Municipal de Urbanismo, si habían hecho algún tipo de inspección, un seguimiento de lo que realmente se estaba ejecutando y si lo que se estaba ejecutando se correspondía con el proyecto que tenían encima de la mesa, y que si la GMU era la competente o habían delegado esas competencias en Playas o en Turismo o donde buenamente hubiesen querido desviar esas competencias.

Concluyó su intervención afirmando que su Grupo no lo entendía, que los ciudadanos no lo entendían. Que iban a apoyar la iniciativa de Izquierda Unida y se iban a abstener en el último punto, el que hacía referencia a los chiringuitos de Guadalmar, en el que entendían que actualmente existía un consenso entre las partes, que esperaba que no hubiese habido una modificación del proyecto, que hubiese pasado por no se sabía donde, pero que los vecinos podían estar tranquilos en que ahí si parecía que había consenso y acuerdo entre las partes.

El Sr. Maldonado Carrillo dijo que no podía admitir, de hecho no admitía las aseveraciones que se hacían al proponer los acuerdos de la moción, le parecía de un descaro impresionante -que le tenía que permitir que se lo dijese así de claro- que se permitiese escribir que no se habían hecho inspecciones, que había existido una actuación negligente permitiendo obras tan desmesuradas sin ningún control ni inspección. Que no iba a ir hacia atrás por si con lo que le iba a decir tenía más que suficiente, el pasado viernes día 15 de marzo hubo una inspección de Disciplina Urbanística y otra el jueves 4 de abril, y en ambas inspecciones se constató que las obras, hasta ese momento, se ajustaban al proyecto básico visado el 20 de octubre de 2011.

Que además les quería recordar que tenían muy mala memoria cuando les interesaba, que el proyecto era de la Junta de Andalucía, de la Delegación de Medio Ambiente y de Costas que dependía de la Junta de Andalucía. Ellos aprobaron el proyecto, que debieron consensuarlo naturalmente con la delegación competente al efecto de este Ayuntamiento, se refería a la Delegación de Playas. El proyecto había obtenido licencia en la GMU porque cumplía escrupulosamente los requisitos estipulados y se habían

inspeccionado las obras periódicamente, que hasta el momento en el que se habían hecho las últimas inspecciones no presentaban ningún incumplimiento, pero si finalmente al acabar la obra, como ya les había anunciado y había dejado claro en algunas intervenciones que había tenido oportunidad de hacer a ese respecto, si la obra no se atuviese al proyecto inicial no obtendrá la licencia de primera ocupación. Que ya advirtió y aclaró que por ejemplo la posible utilización de la cubierta por parte de los propietarios no era factible habida cuenta que no era accesible el espacio de la cubierta como un espacio de uso comercial.

Que por lo tanto no sabía a qué venía tanta alarma sobre si el proyecto era legal o no, y tanta insistencia para pretender que el proyecto fuese una responsabilidad del Ayuntamiento, quizás porque la Oposición pretendía echar la responsabilidad a quién no la tenía para no asumir la que les correspondía como partidos que gobernaban la Junta de Andalucía, porque allí se aprobó el proyecto redactado por los arquitectos a los que se le encargó -no fue el Ayuntamiento quien redactó el proyecto-. Que creía que eso no merecía más aclaración.

Continuó diciéndole al Sr. Zorrilla que para no querer hablar no había dejado a nadie sin nombrar, que creía que ese era el argumento que pretendía utilizar para intentar desprestigiar la labor del Equipo de Gobierno del Ayuntamiento y eso lo tranquilizaba porque si la Oposición únicamente encontraba como justificación para meterse con el Equipo de Gobierno las cosas que la Oposición hacía mal y les quería responsabilizar a ellos no se preocupaba porque los malagueños sabían perfectamente que la responsabilidad del proyecto aprobado era de la Junta de Andalucía.

Que una vez dicho lo anterior y a pesar de lo que quisieran ir vendiendo por ahí y de las movidas que tenían con esas visitas y estaban en su derecho para intentar desprestigiar al Equipo de Gobierno, que llevaban haciéndolo muchos años y cada vez que había elecciones el Alcalde revalidaba su responsabilidad con más votos y con más concejales, de manera que si la Oposición seguía en ese plan posiblemente en las próximas elecciones puedan alcanzar los veinticinco concejales, se lo agradecerían, le estaban haciendo un gran favor.

Respecto a los acuerdos dijo que del primero le iban a dar traslado al Servicio de Playas, a la Comisión de Medio Ambiente, porque como les decía y les quería reiterar el proyecto lo aprueba la Delegación de Medio Ambiente y Costas de la Junta de Andalucía y toda la negociación se hace desde Playas y no desde la GMU. Aquí se le daba el visto bueno a un proyecto a aprobado por la Junta de Andalucía y se le daba licencia a ese proyecto aprobado por la Junta de Andalucía. Por tanto la decisión de adaptar las obras de un proyecto original, todo lo que quieran que sea modificación del proyecto primero tenía que pasar por el acuerdo de la Junta de Andalucía y en esas conversaciones quién había intervenido, como sabía perfectamente la Oposición y el resto de los malagueños, era el Servicio de Playas con el que tendrán que plantear este tema en la Comisión de Medio Ambiente.

Que iban a votar que no contundentemente a los puntos nºs 2 y 3 porque estaban mintiendo, se refería a Izquierda Unida, cuando pedían que se inspeccionase porque no lo

hacían. Iban a votar con un rotundo no, cuando tachaban de negligente la actuación del Equipo de Gobierno al decir que hacían dejación de su ejercicio y que no inspeccionaban.

Y finalmente, en relación al punto nº 4 que hablaba de los chiringuitos previstos en la playa de Guadalmar, dijo que creía entender el mensaje que quería lanzar el portavoz del Partido Socialista porque ese proyecto lo había aprobado la Junta de Andalucía. Que si no lo hacían adecuadamente actuarían en consecuencia pero la Oposición que estaba tan cerca de quienes gobernaban en la Junta se podía sentar con ellos y sugerirles que si no querían un bar de copas cambiasen la tipología del edificio, del inmueble o del chiringuito que allí se estaba construyendo.

El Sr. Zorrilla Díaz dijo que el Sr. Maldonado los acusaba, y no era la primera vez, de intentar desprestigiar al Equipo de Gobierno. Que esas palabras y la forma en la que las decía no cuadraban con su persona y con su talante, creía. Que el Sr. Maldonado era consciente de la función fiscalizadora que tenía la Oposición en una democracia, aunque a veces parecía que le molestase. Que su Grupo estaba haciendo lo que debía hacer, porque además se trataba de una preocupación de la ciudadanía y era una preocupación muy importante hasta el punto de que era motivo de preocupación entre los propios miembros del Equipo de Gobierno. Que decía el Sr. Maldonado que escribían con descaro el que no se habían hecho inspecciones y les citaba inspecciones que se habían efectuado en marzo y abril del 2013, pues esas inspecciones se habían hecho tarde, porque fue el 3 de abril del 2013 cuando Demarcación de Costas dependiente del Ministerio de Medio Ambiente dijo que lo que se estaba construyendo no se ajustaba a lo autorizado, y si eso no se ajustaba a lo autorizado se había producido un error en la tarea de inspección que le correspondía al Ayuntamiento.

Que el Sr. Maldonado lo acusaba de tener mala memoria y creía que quién tenía mala memoria, sobre todo de esa memoria a corto plazo de la que hablaban los psicólogos, era el propio Sr. Maldonado. Que acababa de decir en su exposición -lo que pasaba era que a lo mejor el Sr. Maldonado llevaba un guión preparado y no se movía de él- que había responsabilidad de las tres administraciones, central, autonómica y municipal, que no lo acusase de mala memoria porque sabía que la Junta de Andalucía aprobó o dio el visto bueno también a ese proyecto. Que el Sr. Maldonado intentaba enmarañar en cuanto a las competencias. La autorización la concedió el Ministerio de Medio Ambiente, Demarcación de Costas, antes de la transferencia de las competencias a la Junta de Andalucía. La Junta por su parte tuvo su responsabilidad, seguir admitiendo esos proyectos y dictar informes favorables, la Junta de Andalucía, pero que no les dijese a Izquierda Unida que tenían una responsabilidad directa en aquella decisión porque en su momento se opusieron y le decía más, le aseguraba que si se tuviese que autorizar ahora, con ellos en el gobierno, no se autorizaría por la Junta de Andalucía, que tuviese esa seguridad.

Que el Sr. Maldonado decía que no les iba a dar licencia de primera ocupación si no se ajustaban a lo que se autorizó, ojalá fuese así, confiaba en su palabra en ese tema, aunque experiencias anteriores no les permitiese confiar demasiado viendo las licencias de primera ocupación que se dieron en el Muelle 1 cuando todavía había problemas sin resolver como el del suministro eléctrico. Que esperaba que no se actuase en este caso de la misma manera y se diese licencia de primera ocupación porque "bueno, lo importante es

el empleo, no vamos a paralizarlo y demás". Que confiaba en su palabra, que no se le iba a dar licencia de primera ocupación hasta que no estuviese comprobado escrupulosamente el cumplimiento de todos los aspectos correspondientes a la autorización.

En cuanto a la cubierta de los chiringuitos verían que en su exposición no se había referido a ella porque recientemente se había dicho por parte del Ayuntamiento -en eso tenían su apoyo- que las cubiertas no se utilizarían como terrazas, lo malo era que cuando las cubiertas se hacían y se admitían en un proyecto para que se hicieran era con la idea utilizarlas en el futuro. Ojalá esa decisión se mantuviese firme y perdure en el tiempo y no llegue nadie después del Sr. Maldonado a cambiarla.

¿Alarma creaban ellos?, no señor, la alarma estaba creada, estaba en la ciudadanía, no había más que pulsarla. Que no quería enredarse en un problema legal, tiempo habría, si era necesario, para que se pronunciasen los tribunales. Lo que sí había era una alarma estética y más allá del debate legal la cuestión era que son unas edificaciones horrorosas que perjudican de forma notable la imagen de la Ciudad, la marca de nuestra Ciudad.

Continuó diciendo que no tenía intención de regañar, sí de fiscalizar y sí de criticar, a veces, la crítica era contundente, aunque intentaba que la forma fuese siempre exquisita. Que no era afán de su Grupo desprestigiarles en ese punto y además -sin ánimo peyorativo- en este punto se desprestigiaban o se habían desprestigiado ellos mismos, no había más que ver el cruce de declaraciones entre los propios miembros del Equipo de Gobierno.

Que su Grupo les hacía un llamamiento a una responsabilidad, que en este caso entendía que era histórica, que se trataba de una actuación que iba a perdurar mucho tiempo, que la iban a ver y sufrir muchas generaciones y que tenían en Málaga demasiados ejemplos de errores arquitectónicos que se produjeron en la época desarrollista y que parecía que en esta última época se estaban animando a intentar superarlo. Estaban todavía a tiempo de corregir lo de los chiringuitos, todavía no se había consumado el daño definitivamente. Que intentasen con la mejor voluntad de todos y de todas las administraciones -en lo que correspondiese a la Junta harían la presión que pudieran para que también reconsiderasen su postura- intentasen corregir ese enorme desaguisado.

El Sr. Brenes Cobos dijo que los puntos que se proponían y que se estaban debatiendo eran los mismos que estaban siendo debatidos por los propios ciudadanos de Málaga y los mismos que estaban debatiendo en el seno del Equipo de Gobierno, de hecho, recientemente el Alcalde les decía que las opiniones que tuviesen sobre los gustos y no gustos y las cualidades estéticas o no, las tuviesen de forma interna y que no lo hicieran a través de los medios de comunicación. Que el Equipo de Gobierno sabía lo que estaba propiciando por la propia forma que tenían de gobernar la ciudad de Málaga como pequeños reinos de taifas donde Playas ejercía su protectorado, la Gerencia Municipal de Urbanismo ejercía el suyo propio o Turismo ejercía el suyo. Que entendían que en este tema se había producido una falta de coordinación y esa falta de coordinación había dado lugar a lo que tenían actualmente en ejecución en la Ciudad.

Que su Grupo solicitó información sobre las inspecciones que había realizado la GMU, no obtuvieron esa respuesta, hoy la había dado el Sr. Maldonado, esas inspecciones

del día 15 de marzo y 4 de abril sobre el proyecto visado inicialmente. Que entendía que ese proyecto básico era el mismo proyecto que actualmente se estaba desarrollando, ¿o era el modificado que se había presentado?.

El Sr. Maldonado Carrillo respondió que era el que modificó la Junta de Andalucía.

El Sr. Brenes Cobos dijo que el que presentó esa modificación de proyecto había sido el ayuntamiento de Málaga y su concejala Teresa Porras. Ahí estaban los medios de comunicación y las ruedas de prensa, que las podían ver. Esas presentaciones las había hecho en todo momento el propio Ayuntamiento y los únicos que se habían hecho fotos presentando ese proyecto, incluso en visitas a las obras, había sido el propio Ayuntamiento, el responsable, entre ellos el Sr. Alcalde, el día 4 de enero para ser más concreto.

Que entendía que los componentes del Equipo de Gobierno podían estar molestos, pero lo que le estaban diciendo era que todavía tenían una buena oportunidad para reconducir la situación. Los empresarios de playa se estaban gastando cuatrocientos mil euros en cada una de esas obras, había un malestar ciudadano, que iban a tener a perpetuidad, prácticamente, esos edificios en las playas de Málaga con el disgusto, las repercusiones -como decía el concejal de turismo de su Equipo de Gobierno- que podían tener, porque no respetaban el estilo mediterráneo, etc. Eso lo habían dicho el Sr. Bendodo y el Sr. Caneda, que no lo pusieran en boca del Partido Socialista. Que no se trataba de "entre todos la mataron y ella sola se murió", que lo que tuviese que asumir Junta de Andalucía, que lo asumiese, lo que tenga que asumir Costas que lo asuma y lo que tenga que asumir el Ayuntamiento que lo asuma, pero que fuesen a reconducir la situación, que estaban a tiempo, que esa inversión que se estaba haciendo por parte de los empresarios de playas no fuese directamente a un cajón de desastre, que al final lo que se construyese estuviese en consonancia con la Ciudad y con lo que los ciudadanos esperaban tener en sus playas, que era lo único que le estaban pidiendo y le estaban solicitando. Que se parasen un segundo, tenían un equipo técnico magnífico en la GMU para ver qué arreglo podían darle y de hecho hasta el propio Alcalde había apuntado ya alguna solución, con jardines colgantes o incluso con fachada con cobertura vegetal, que no siguiesen en ese enroque en el que la única perjudicada era a la ciudad de Málaga.

El Sr. Maldonado Carrillo respondió que con toda la cordialidad del mundo tenía que decir que le parecía que esto era "un diálogo de besugos" por parte de todos, porque creía que todos pretendían lo mismo pero algunos intentaban culpar a los demás y no reconocer que esto era un tema de todos. Que esto era una cuestión más técnica que de otro tipo, cuando decía que se aprobó el proyecto modificado se refería a que se aprobó el proyecto que la Junta pidió que se modificara para unir los aseos con la parte de restaurante, a ese proyecto era al que se refería, a esa modificación, fue una propuesta de la Junta, podía gustar más o menos, pero fue la Junta, no el Ayuntamiento, quién pidió que se unieran los dos bloques de construcción, la parte de aseos y la parte de restauración. Y les decía que esto parecía "un diálogo para besugos o de besugos" por una razón, todos decían de una u otra manera que lo deseable era que la construcción de los chiringuitos podía y debía ser mejorable. Lo decían todos, lo que no aceptaba el Equipo de Gobierno era que la Oposición mirase sólo al Equipo de Gobierno del Partido Popular pidiéndole que mejoren, que cambien, y que adapten y hagan lo que a la Oposición le parecía que había que hacer

como si ellos fuesen convidados de piedra que no habían tenido nada que decir ni habían hecho nada en esa cuestión, cuando eran tan responsables para lo bueno y para lo malo como el Equipo de Gobierno, en el sentido de que el proyecto era el aprobado por la Junta de Andalucía, por tanto, el inicio del acierto o del error venía de la aprobación de un proyecto de la Junta de Andalucía.

Que volvía a hacer suyas las palabras del Alcalde, había dicho que le parecía mejorable, creía que era una expresión muy válida para decir que podía y debía mejorarse en lo posible, no se habían planteado como en algún grupo municipal se planteaba la demolición o lo que fuese, porque también contemplaba los intereses y las necesidades de quienes estaban invirtiendo para tener un medio del que vivir quién lo ponía en marcha y las familias que trabajasen con ellos. Que no les parecía muy serio plantear como había oído por ahí en alguna ocasión, "hay que demolerlo". No, pensaban que había que mejorarlo suficientemente como para que aquello fuese lo más transparente posible, con el menor impacto visual posible, lo más accesible ateniéndose además en temas como el de accesibilidad a lo que marcaban la Ley y las ordenanzas.

Asimismo dijo que lo que no entendían ni compartían era esa actitud de ponerse unas orejeras para mirar solo al Equipo de Gobierno del Partido Popular, que no era verdad que fuese sólo el Partido Popular el responsable de las bondades o maldades de los chiringuitos. Se trataba de una acción compartida que si se tenía que solucionar se tenía que hacer de forma compartida. Que empezase a mirar hacia sus propios grupos que tenían la responsabilidad de gobierno en la Junta de Andalucía y plantéense dejar de mirar sólo a quienes tenían una parte de responsabilidad en la ejecución de este proyecto.

Igualmente, en cuanto a su responsabilidad como Delegado de Urbanismo, dijo que escrupulosamente estaban cumpliendo como habitualmente se hacía con sus obligaciones atendiendo sus competencias, que no criticaba, protestaba o se lamentaba de que dijesen que no se había inspeccionado, lo que criticaba, lamentaba y le preocupaba era que cometiesen la frivolidad de asegurar cosas sin haberse informado de si ya se habían llevado a cabo o no, porque si el Sr. Zorrilla o quién hubiese redactado la moción y escrito los acuerdos hubiera descolgado el teléfono para llamarlo, sabían que tenían muchas conversaciones para muchos temas, y le hubiese preguntado, "oye Diego, ¿se ha inspeccionado la obra?", le habría respondido que sí y seguramente algunos de esos acuerdos no irían en la moción.

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 Socialista -excepto en el último punto citado en el que muestra su abstención-, y 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 por el Portavoz del Grupo Municipal Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía, D. Eduardo Zorrilla Díaz, el 11 de abril de 2013, relativa a la supresión de la obligación del uso**

del casco y la posición del ciclista en la vía en el nuevo Reglamento general de circulación, la cual esencialmente es como sigue:

"La bicicleta ha experimentado un notable auge en Málaga durante los últimos años, y más se va extender debido a la inminente implantación de las bicis públicas.

Este aumento del uso de la bici en Málaga y otras ciudades ha movido a la DGT a realizar una propuesta de modificación del RGC donde en su preámbulo señala cómo las ciudades están por un cambio en el modelo de ciudad, orientado a una pacificación del tráfico y fomentar la bici como vehículo preferente en el casco urbano.

Medidas como estas son muy positivas ya que favorecen la mejora de la calidad de vida en la ciudad, y permite un mejor cumplimiento de objetivos vinculados a la lucha contra el cambio climático, reducción de la contaminación atmosférica y acústica, el ruido, la mejora de la seguridad vial, etc. Pero además, en torno a la bici hay unas ventajas económicas y de city-marketing, y es creciente el número de turistas que optan (y podrían optar) como forma de conocer la ciudad. El número de tiendas y talleres ciclistas también va en aumento.

No obstante, la DGT también establece en su propuesta de modificación del RGC algunas medidas no parecen coincidentes con el modelo de ciudad que parece proponer en el preámbulo, aspectos estos ya contemplados por la ordenanza municipal de circulación de Valencia

Los dos puntos más conflictivos -que propone la DGT- y que repercuten negativamente en la seguridad vial y por lo tanto el fomento del uso de la bici están relacionados con la obligatoriedad del casco y con la manera de circular en la calzada. Estos puntos, entre otros, no sólo no mejoran la seguridad de los ciclistas, sino que son un claro freno al fomento de la bici.

A) Obligación del casco ciclista en la ciudad. La DGT propone:

Artículo 179. Otras normas. 1.1. Los ciclistas, y en su caso los ocupantes, estarán ***obligados a utilizar cascos de protección*** *homologados o certificados según la legislación vigente [...]*

El mayor peligro para la seguridad de los ciclistas depende de los coches y los vehículos a motor, y los excesos de velocidad. La principal medida de seguridad ciclista es por tanto la pacificación del tráfico, medida que beneficia a toda la ciudadanía (menor ruido, menor contaminación, menor riesgo de atropello de peatones y ciclistas y de colisiones entre vehículos...). Al contrario, el uso del casco no sirve para prevenir una colisión o atropello a ciclistas, al contrario, traslada la sensación de una aparente protección que puede generar relajación en la adopción de conductas seguras.

Por tanto, el casco obligatorio, es insuficiente frente a los atropellos y por el contrario, reduce el número de ciclistas. Menos ciclistas supone más riesgo para los que quedan. Además, si los que dejan la bici optan por el automóvil, comporta más congestión,

contaminación... y vida más sedentaria con los problemas de salud asociados. Menos ciclistas en ciudad supone peor ciudad y peor tráfico.

En ningún país Europeo se ha establecido la obligatoriedad del uso del casco en vías urbanas. Sobretodo en aquellos países líderes en el uso de la bicicleta (Dinamarca, Holanda, Francia, Alemania...) en los que la obligatoriedad de uso del casco ciclista fue rechazada en su día por inútil y contraproducente. Además, es paradigmático el ejemplo de Israel, que en su día impuso la obligación del casco y que frente a la drástica reducción de ciclistas, hizo marcha atrás y eliminó dicha obligatoriedad. O como Australia y Nueva Zelanda, donde la gran controversia generada está provocando una disminución muy importante del número de usuarios de la bici.

Además, la obligación del uso del casco, puede hacer fracasar de forma rotunda (ya hay precedentes en la citada Australia) el sistema de bicis públicas,. Si se obliga al casco, ¿quién pone el casco, el ayuntamiento o el usuario?; y si es el Ayuntamiento, ¿la gente va aceptar un casco usado por no se sabe quien?. ¿Se usará un casco de usar y tirar, según una de las propuestas que se está hablando?. Los problemas son claros.

Obviamente, todos estos inconvenientes pasarían a un segundo plano si existiera una clara evidencia de que, de la obligatoriedad del uso del casco ciclista, se derivasen claras ventajas para la seguridad del tráfico ciclista y/o la salud pública en general. Sin embargo, la obligatoriedad del casco ciclista no hubiera evitado ninguno de los accidentes mortales acaecidos en nuestra ciudad en los últimos años. Tampoco existe evidencia de que la obligatoriedad del casco ciclista en carretera (vigente en España desde 2003) haya supuesto ninguna mejora sustancial para la seguridad del tráfico ciclista en las carreteras españolas ni hay razón para suponer que su extensión a las vías urbanas vaya a tener un impacto diferente.

Por otro lado, la ley de tráfico en su artículo 47.1 párrafo segundo, habla de la obligatoriedad del uso del casco para ciclistas sólo en vías interurbanas y sólo autoriza al Reglamento que lo desarrolle, a establecer las condiciones de uso del casco en estas vías y a fijar las condiciones de excepcionalidad. Pero no a extender la obligatoriedad del casco a otro supuesto diferente del de la circulación en vías interurbanas.

Por eso, este precepto es ilegal y la obligatoriedad general del uso del casco sólo puede hacerse modificando la ley.

B) **Posición del ciclista en la vía.** La DGT propone:

A) Artículo 178.2. En vías con límite de velocidad igual o inferior a 50 km/h, que dispongan de al menos dos carriles de circulación por sentido, los ciclistas circularán por la calzada y por el carril derecho, favoreciendo el tránsito del resto de vehículos que circulen a mayor velocidad. Podrán circular por los otros carriles cuando vayan a cambiar de dirección, o cuando lo precisen.

En las que dispongan de un carril de circulación por sentido, los ciclistas circularán preferentemente ***por la parte derecha del carril en la medida en que***

su seguridad y la de los otros usuarios lo permitan, favoreciendo el paso a otros

Si las bicicletas circulan por la parte más a la derecha del carril disminuye su seguridad, ya que existe el riesgo de que se abra de repente la puerta de un coche aparcado o aparezca por sorpresa un peatón o animal. Por eso, la propuesta iría en la línea de que el ciclista circule preferentemente por el centro del carril y que el vehículo que le siga modere su velocidad hasta que pueda adelantar con seguridad.

En atención a lo anterior, vengo a proponer la adopción de los siguientes

A C U E R D O S

1º- Instar a la Dirección General de Tráfico a que en la modificación que está redactando del nuevo Reglamento de Tráfico:

- ✓ 1) No incorpore el uso obligatorio del casco en el uso urbano de la bicicleta por no ser una medida de seguridad eficiente y poner en peligro el éxito del sistema de bicis públicas
- ✓ Establezca que la bici debe circular preferentemente por el medio del carril.
- ✓ Generalice la velocidad máxima en ciudad a 30 km/h excepto aquellas avenidas que la autoridad municipal acuerdo algo distinto.

2º.- Que el Ayuntamiento de Málaga, siguiendo la insistente recomendación del Parlamento Europeo, amplíe la zona 30 km/h a toda la zona residencial urbana (CIUDAD 30) estudiando la conveniencia de aumentar dicha velocidad en ciertas avenidas de nuestra ciudad, garantizando en cualquier caso la seguridad vial peatonal y ciclista."

Abierto el debate el Sr. Zorrilla Díaz dijo que la Dirección General de Tráfico estaba realizando una propuesta de modificación del Reglamento General de Circulación y en el preámbulo se hacía eco del auge que estaba teniendo la bicicleta -en toda España y Europa, también en la ciudad de Málaga- y se señalaba como un objetivo el seguir incrementando el tránsito en bicicleta, y con esta mayor utilización de la bicicleta al mismo tiempo se conseguiría una menor densidad del tráfico de vehículos a motor, de una pacificación del tráfico y de mejorar también los entornos urbanos, etc. Que se recogían en la propuesta del Reglamento medidas que eran muy positivas para mejorar en ese sentido la calidad de vida en las ciudades.

Continuó diciendo que antes de nada quería poner de manifiesto -no lo había dicho al principio- que se estaban haciendo eco de una propuesta de moción de fomento de la bicicleta que realizaba la Asociación Ruedas Redondas, que creía que la habría remitido a los tres grupos municipales, en este caso su Grupo se hacía eco porque compartían plenamente su análisis y su propuesta.

Que junto a las iniciativas que se recogían en la propuesta del nuevo Reglamento General de Circulación, que creían eran positivas, había dos elementos de la propuesta que no compartían y en eso coincidían con la Asociación Ruedas Redondas, en primer lugar la

propuesta de modificación del artículo 179 en cuanto a la obligatoriedad de utilizar los cascos de protección homologados por parte de los ciclistas también en la ciudades y no sólo en las carreteras y en segundo lugar la propuesta que se hacía del artículo 178 sobre todo en relación a que en las vías de doble carril de circulación en uno y otro sentido, las bicicletas tuviesen que circular lo más pegado posible a la parte derecha de ese carril para favorecer los adelantamientos.

Respecto a la obligatoriedad del uso del casco dijo que aunque pudiese parecer que había una buena intención en esa propuesta, lo cierto era que esa medida había sido rechazada en la mayoría de los países de Europa donde se estaba fomentando y donde estaba mucho más arraigado el uso de las bicicletas, incluso en países como Israel que en su momento fue implantada esa obligatoriedad y después fue rechazada por ser inútil y contraproducente. En otros países como en Australia o Nueva Zelanda donde se había producido una gran controversia en torno a esa medida se había constatado una disminución del uso de las bicicletas, que en ese punto creían que tenía un efecto muy pernicioso porque iba a suponer en un momento en el que estaban intentando fomentar el uso de las bicicletas el introducir una traba más que estaba comprobado estadísticamente en los países donde se había implantado que disminuía el uso de la bicicleta o por lo menos dificultaba ese aumento, asimismo dijo que aparte plantearía un problema práctico importante que creía que les preocuparía, que en la implantación del sistema público de bicis de alquiler en el que creía que estaba trabajando el Área de Movilidad plantearía un inconveniente, un obstáculo difícil de salvar. Que todas esas razones que estaban planteando que eran contraproducentes para la utilización de las bicicletas y para la implantación del sistema público de alquiler de bicicletas quedarían en un plano secundario si estuviese demostrado estadísticamente que tenía el efecto de disminuir la siniestralidad o por lo menos la mortalidad en los siniestros y en los atropellos en los que se veían involucrados las bicicletas, pero no era algo que estuviese comprobado, no había unanimidad al respecto. Existían estadísticas que decían que eran más frecuentes los traumatismos craneoencefálicos en conductores de vehículos a motor, en conductores de coches, que por la misma regla de tres podría obligarse a conducir con casco tal como se hacía en las competiciones automovilísticas o por la misma regla de tres también podría obligarse a los peatones a utilizar el casco ante las estadísticas crecientes en cuanto a siniestros. Que sin embargo no estaba demostrado que el uso del casco disminuyese la mortalidad, si lo estuviese su Grupo dejaría en un segundo lugar esos argumentos que habían citado y no tendrían nada que objetar a la utilización obligatoria del casco por parte de los ciclistas.

En cuanto a la segunda modificación que no compartían de la nueva propuesta sobre el Reglamento General de Circulación, la obligatoriedad de circular en las vías de un solo carril o de doble carril de sentido contrario por la parte derecha, que no lo compartían porque aumentaba de forma importante y objetiva el peligro para los ciclistas, porque podía salir un coche, abrirse una puerta, podía incitar a otros vehículos a adelantarlos cuando no se daban condiciones adecuadas para hacerlo. Que en este caso sí que estaba demostrado que aumentaba la siniestralidad sobre los ciclistas y que lejos de ser una medida que favoreciese el tráfico lo que podía hacer era aumentar la inseguridad.

Que por lo tanto, haciéndose eco de esa propuesta que les hacía la Asociación Ruedas Redondas y sumándose a la declaración que ya se habían sumado muchos ayuntamientos de España, entre ellos los de Zaragoza, Barcelona, Sevilla -hablaba de memoria- y algunos más, presentaban la moción, solicitando que se instase a la Dirección General de Tráfico a que no se incorporase como obligatorio el uso del casco para los ciclistas dentro de la Ciudad, que se estableciese que las bicis en las vías de un solo carril o de doble carril de sentido contrario no tenían por qué circular por la parte derecha y que se generalizase la velocidad máxima en la ciudad a 30 km/hora, excepto en aquellas avenidas que la autoridad municipal acordase algo distinto. Que creía que en ese tercer punto algo se iba a avanzar en el Reglamento General de Circulación y era un aspecto que sinceramente sí compartían.

El Sr. Brenes Cobos dijo que el primer punto de la moción que había expuesto el Sr. Zorrilla entendían que estaba más que suficientemente explicado en dicha moción, además de la extensa explicación que acababa de ofrecerles.

Que el segundo punto era el que quizás había quedado un poco más carente de explicación, que hacía apenas veinte días vieron una moción que llevó su Grupo para la implantación de la Zona 30 en la ciudad de Málaga, entendiendo además que el Plan de Movilidad sostenible del ayuntamiento de Málaga lo recogía así, aunque no lo tuviesen aprobado, que las distintas ordenanzas de circulación y seguridad vial que tenían en el Ayuntamiento también las incluían y que por lo tanto debían hacer un esfuerzo para que esas Zonas 30 se fuesen implantando por toda la Ciudad y no solamente en las tres barriadas que actualmente se estaban beneficiando de esa implantación, que hicieron un extenso recorrido por las causas de accidentes en la ciudad de Málaga, los atropellos que se venían produciendo, cuáles eran los distritos con mayor incidencia, qué barriadas en la ciudad de Málaga habían solicitado por escrito ante el Ayuntamiento la implantación de Zonas 30 en sus calles y de manera sorprendente se encontraron con el rechazo del Partido Popular. Que no lo entendían porque era algo que ya debería ser una realidad en toda la Ciudad, sobre todo en las calles residenciales, porque tenían contemplado desde hacía muchos años el implantarlo y solamente lo disfrutaban tres barriadas y creía que en Palma-Palmilla estaban estudiando implantarlo también en determinadas calles de ese sector de la ciudad de Málaga.

Finalizó su intervención diciendo que iban a apoyar la iniciativa y que hacían el llamamiento de que no solamente se incluyesen ahora esas calles de Palma Palmilla, sino que por lo menos tuviesen en consideración los distintos barrios que lo pedían, que sus asociaciones de comerciantes, sus asociaciones de vecinos, padres y madres de alumnos de esos sitios se habían preocupado de recoger firmas, de presentar esas iniciativas y que sin embargo el Equipo de Gobierno no los estaba atendiendo.

El Sr. López Maldonado dijo que ese punto segundo ya habían tenido oportunidad de tratarlo, que creía que fue justo el mes pasado, que no iba a reproducirles el argumentario que les trasladó en aquel momento, que se trataba del mismo texto en dos comisiones, una detrás de otra, y creía que todavía tendrían en la memoria el argumentario. Que el Equipo de Gobierno no estaba en contra de las Zonas 30, estaban totalmente a

favor, incluso fueron los que empezaron a potenciarlas, pero que no iba a reproducir ese debate.

Que le gustaría dedicar la mayor parte de su tiempo al punto 1, al tema del uso del casco. Que conocían el borrador del Reglamento, incluso estaban participando en la DGT como Ayuntamiento de Málaga desde la Comisión de Seguridad Julio Andrade y desde la Comisión de Movilidad el Concejal que les hablaba, estaban yendo a reuniones con la FEMP, donde estaban todos esos ayuntamientos que se habían mencionado y algunos más, trasladando, impulsando, o debatiendo cuales eran los pros y contras de los argumentarios para dar viabilidad, al menos, como FEMP a esos puntos que quizás creaban más diferencias de opinión en el tema del nuevo reglamento.

Asimismo dijo que el Sr. Zorrilla había hecho una serie de exposiciones sobre la no necesariedad de la inclusión del uso obligatorio del casco, que le preguntaba si conocía también el informe que había hecho Fundación MAPFRE, que podía tener acceso a él en cualquier momento, en ese informe se hablaba de algunos datos que creía que también deberían tener en cuenta, decía que literalmente podía afirmarse que los cascos en los ciclistas prevenían alrededor de entre el 40% y el 90% de todas las lesiones graves en la cabeza, cuero cabelludo, cráneo y cerebro. La protección en el caso de los niños era mayor que en el caso de los adultos. Aseveraciones, frases lapidarias como esa eran un continúo en los más de 35 folios que componían ese documento. Que la utilización de una medida de seguridad pasiva como era el casco que ya estaba aprobada en vías interurbanas con un fundamento, ese mismo fundamento era extrapolable a las vías urbanas.

En relación a los sistemas públicos de alquiler de bicicletas dijo que se podían incluir medidas que fomentasen o garantizasen la utilización de las bicicleta, pero respecto a no adoptar ninguna medida que pueda frenar ese incremento de la utilización de la bicicleta nada, bajo su punto de vista nada podía afectar a la adopción de una medida de seguridad vial que en ningún caso podía estar a expensas de la viabilidad o no de un sistema público de alquiler de bicicletas, porque por esa razón podían quitar el casco de las motos o de otro tipo de elementos. La seguridad o cualquier medida que garantizase la seguridad, aunque salvase una sola vida debía estar inmersa dentro de su catálogo de decisiones siempre. Que eso no implicaba que no fuesen conscientes de posibles afectaciones al sistema público de alquiler de bicicletas.

Que estaba de acuerdo con la medida de inclusión del casco como elemento de seguridad pasiva en el uso de la bicicleta en entornos urbanos, pero a través de la DGT, del Ministerio, de la FEMP, o de la Gerencia Municipal de Urbanismo, se podían impulsar medidas que fuesen en aumento y mejora de esos sistemas con el fin de que no se viese un deterioro. Que había que recordar que muchos ayuntamientos, el de Málaga era uno de ellos, se habían dotado presupuestariamente de cantidades muy significativas para que existiesen sistemas públicos de alquiler de bicicletas, pero que no creía que la decisión sobre la utilización del casco o no, en definitiva sobre un elemento de seguridad, debiese estar amparada en la viabilidad o no viabilidad de un sistema público de alquiler de bicicletas.

Siguió diciendo que el apartado dos, en lo que respecta al artículo 178 que decía: "en las vías en las que dispongan de un carril de circulación por sentido, los ciclistas circularán preferentemente por la parte derecha del carril en la medida en que su seguridad y la de otros usuarios lo permita, favoreciendo el paso a otros", el ponente entendía que lo lógico era que circulasen preferentemente por la zona de la derecha siempre y cuando las medidas de seguridad lo permitiesen, como que podía salir un coche, abrir una puerta ..., que eso era lo que había que ir determinando, lo que no le parecía lógico era obligar a que en una vía de un solo sentido se ocupase la zona central, que creía que el artículo lo expresaba bastante bien, no obstante estaba siendo objeto de debate en la DGT y creía que ya había finalizado el objeto de debate, que la semana pasada estuvieron en la última reunión, que entendía que la DGT había tomado más o menos el sentido de esas demandas y cabía que hubiese alguna modificación, no obstante habría un trámite parlamentario en Cortes donde se volvería a debatir ese tema, pero por el argumentario que trasladó en su primera exposición y de forma inicial iban a rechazar la moción.

El Sr. Zorrilla Díaz dijo que lamentaba que se rechazase esta moción que había sido aprobada en otras muchas ciudades españolas, fundamentalmente en aquellas en las que se estaba fomentando de verdad y con más interés el uso de la bicicleta por la ciudadanía y con grandes resultados en muchos casos, mucho mejores que los obtenidos actualmente en la ciudad de Málaga.

Que estaban discutiendo sobre una medida que planteaba la obligatoriedad del uso del casco por los ciclistas dentro del casco urbano, que él creía que todos estaban de acuerdo en que era recomendable su uso, como hasta ahora lo había sido, que él lo usaba y recomendaba su uso, pero el implantarlo como obligatorio lo que se estaba poniendo de manifiesto, el Sr. Maldonado había citado un informe que ya conocía de la Fundación MAPFRE al que no había querido referirse en su primera intervención, que quien estaba realmente detrás de esa medida era el lobby de las aseguradoras, por citar informes, también había informes de las asociaciones de ciclistas que ponían de manifiesto que el uso del casco en la ciudad de Málaga no hubiese evitado ninguno de los accidentes mortales de ciclistas que se habían producido en los últimos años y que no había evidencias, también decían esos informes de asociaciones de ciclista que el uso del casco en vías interurbanas no habría disminuido sensiblemente la mortalidad. El Sr. Maldonado le daba más credibilidad al informe de una compañía aseguradora que lógicamente tenía un interés muy claro en este tema que era la disminución de las indemnizaciones a pagar en los casos de siniestro. Que había un debate abierto y que no había evidencia en ese sentido, si la razón fuese esa y si fuese cierta él tendría muy claro la utilidad del casco pero es que no creían que el uso del casco tuviese una eficiencia cierta en la disminución de la mortalidad en los accidentes de tráfico en lo que se habían visto atropellados ciclistas en las ciudades en los últimos años y además llevando adelante esa misma lógica debiéramos también hacer obligatorio el uso del casco a los peatones porque también había muchos atropellos en la ciudades y en gran parte de ellos la mortalidad se producía por traumatismo craneo-encefálico o el uso del casco en los conductores de automóviles donde también se producían muchos traumatismos craneo-encefálicos, de hecho en las competiciones de automóviles los pilotos utilizaban el casco dentro del coche, es decir no estaban ante una medida que tuviese una finalidad tan benévola como se manifestaba sino que había un interés económico importante de un lobby muy poderoso detrás de ella, por

tanto iban a seguir manteniendo que el uso del casco debía ser recomendable en las vías urbanas tal como se venía estableciendo y como viene siendo hasta ahora en España y como lo era en casi toda Europa, en todos los países donde el uso de la bicicleta estaba mucho más implantado y había contribuido a una mayor calidad de vida en las ciudades europeas

El Sr. López Maldonado dijo que no defendía, evidentemente, ningún interés de ninguna empresa, entendía que Fundación MAPFRE era una opinión acreditada, quizás un tanto personalista, pero entendía que muy sospechosa tampoco creía que fuese, no obstante para salir de dudas la Organización Mundial de la Salud, creía que no era tampoco sospechosa, indicaba que aproximadamente dos terceras partes de las lesiones graves de ciclistas que requerían hospitalización y tres cuartas partes de las muertes ocurridas en ciclistas eran consecuencia de traumatismos craneales, estudios de la Fiscalía de la Sala de la Seguridad Vial y así les podía trasladar un sin fin de estudios, pero creía que eso no iba a ningún sitio porque aquí no era cuestión de quién llevaba más estudios o qué organismos estaba más legitimados o tenían más credibilidad a la hora de hacer un estudio, que a riesgo de equivocarse consideraba que el casco era una medida de seguridad vial que evitaba posibles daños en un accidente que no querían que ocurriese.

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 8.- **Se dio cuenta de Moción presentada por el Portavoz del Grupo Municipal Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía, D. Eduardo Zorrilla Díaz, el 11 de abril de 2013, relativa al impulso de la Mesa de Movilidad del Parque Tecnológico de Andalucía (PTA) para la mejora de los accesos al complejo tecnológico malagueño, la cual esencialmente es como sigue:**

"Nuestro grupo municipal se reunió en varias ocasiones, en los años 2008 y 2009, con algunas empresas y trabajadores/as del Parque Tecnológico de Andalucía (PTA), quienes nos reclamaron una mejora de los accesos, tanto por autobús como por tren y carretera al complejo tecnológico malagueño para poner fin al colapso que viven de forma casi ininterrumpida desde hace muchos años.

En el pleno ordinario de 28 octubre de 2010, se aprobó por unanimidad, una moción del grupo municipal de IU relativa a medidas para mejorar la movilidad de los trabajadores y trabajadoras del Parque Tecnológico de Andalucía, en la que se instaba a que se adoptaran medidas necesarias para que el derecho a la movilidad de los trabajadores y trabajadoras del Parque Tecnológico de Andalucía (PTA) sea real y efectiva, y en concreto a la elaboración y puesta en marcha de un Plan de Movilidad Alternativo, así como al impulso de la creación de una Mesa de Movilidad en el PTA.

El 17 de diciembre de 2010, para dar cumplimiento a la referida moción, se constituyó la Mesa de Movilidad del Parque Tecnológico de Andalucía (PTA), en la que participaban la Dirección del PTA; la Empresa Malagueña de Transportes (EMT); los grupos municipales del Ayuntamiento; así como los representantes de los/as trabajadores y de las empresas instaladas en el complejo tecnológico.

Pese a que los accesos y la movilidad es una de las principales asignaturas pendientes del Parque Tecnológico de Andalucía (PTA), la mesa que se creó a finales de 2010 para poner en común problemas y soluciones que la mejoraran lleva ya dos años sin reunirse.

Así se pone de manifiesto en el escrito que el PTA ha remitido a nuestro grupo municipal, como respuesta a nuestra petición de convocatoria inmediata de este foro en el que están presentes tanto la Tecnópolis y sus empresas como el Ayuntamiento de Málaga.

La mesa de movilidad del PTA solo se ha convocado hasta el momento en 3 ocasiones en las que ha quedado de manifiesto que las soluciones adoptadas hasta ahora para fomentar el transporte público en la conexión del parque con el resto de la ciudad no han tenido el efecto deseado. El propio director de del PTA, nos reconoce en la respuesta al escrito que le enviamos, que la última de ellas, un sistema privado de transporte en autobús a demanda denominado 'SkyBus', al precio de 2,15 euros por trayecto (4,3 euros la ida y vuelta), está teniendo escasa aceptación.

En el informe que nos han remitido como respuesta a nuestro escrito, el director del PTA reconoce que la movilidad sigue siendo un asunto de vital importancia para el PTA y su futuro, y que hay que apostar por la movilidad pública de masas, reforzando el autobús al PTA (la línea 25) en las horas punta con nuevas zonas de cobertura. En la última de las sesiones de la mesa, se puso de manifiesto que el número de pasajeros de esta línea apenas había crecido un 1% y que en el fondo del asunto está un problema de mentalidad de los usuarios y empleados del parque, que siguen prefiriendo el transporte privado al público aunque les resulte más caro a la larga.

Por su rentabilidad ecológica, social y económica entendemos que la administración municipal debe potenciar, para dar también cumplimiento a los acuerdos plenarios mencionados, e impulsar la Mesa de Movilidad al Parque Tecnológico de Andalucía (PTA), y mejorar en los temas que son de su competencia los accesos al complejo tecnológico malagueño, con mejoras en el transporte colectivo público como una alternativa sostenible y eficiente al transporte al privado.

Existen dos líneas de autobús que conectan la ciudad de Málaga con el PTA:

o Línea 25 Paseo del Parque – Santa Rosalía de la EMT que efectúa 5 paradas de su recorrido en el interior del Parque Tecnológico de Andalucía (PTA).

o Línea M-130 Málaga – Santa Rosalía de Autocares Olmedo que efectúa parada en la rotonda del acceso principal y cuyo acceso a la parada es peligroso por carecer de paso peatonal.

El elevado número de paradas junto con el denso tráfico existente en horas punta, hace que los trayectos sean largos, estimándose la duración del trayecto desde las cabeceras superior a 50 minutos.

Asimismo es necesario promover la existencia de carril BUS-VAO para facilitar su recorrido en el menor tiempo posible, favoreciendo su frecuencia de paso, estudiando los cambios y modificaciones en la Línea 25 que sean oportunas.

En atención a todo lo anterior, proponemos la adopción de los siguientes:

A C U E R D O S

1º.- Solicitar al equipo de gobierno y a la Dirección del PTA, que impulsen la Mesa de Movilidad del Parque Tecnológico de Andalucía (PTA) para la mejora de los accesos al complejo tecnológico malagueño, que lleva dos años sin reunirse, para retomar y continuar desarrollando sus trabajos.

2º.- Solicitar al equipo de gobierno que estudie mejoras en la Línea 25 de la EMT, promoviendo la existencia de carril BUS-VAO para facilitar su recorrido en el menor tiempo posible, favoreciendo su frecuencia de paso, y estudiando los cambios y modificaciones en la Línea 25 que sean oportunas."

Abierto el debate el Sr. Zorrilla Díaz dijo que el 28 de octubre de 2010 el Pleno del Ayuntamiento aprobó por unanimidad una moción de su Grupo relativa a medidas para mejorar la movilidad de los trabajadores y trabajadoras del Parque Tecnológico de Andalucía, se establecían medidas concretas y se establecía la necesidad de elaborar y poner en marcha un plan de movilidad alternativo para el PTA, que la Mesa de Movilidad del PTA que se constituyó, en la que participaba el Ayuntamiento, hasta ahora solamente se había reunido en tres ocasiones, que habían tenido contactos con el Presidente del PTA, con el Sr. Romera, para trasladarle la preocupación de su Grupo sobre el estancamiento de este asunto que en todos estos años no había tenido las soluciones prácticas que se esperaban que existieran, creían que existían dos líneas de autobuses que conectaban el Centro de Málaga con el PTA, la línea 25 que iba desde el Paseo del Parque a Santa Rosalía que efectuaba cinco paradas de su recorrido dentro del PTA y la línea L-130 Málaga-Santa Rosalía que era de autocares Olmedo. Hasta ahora estas dos líneas eran insuficientes para el gran tráfico existente, sobre todo en las horas punta, y era necesario sobre todo impulsar también el carril bus-VAO que en su día era una de las medidas que se solicitaron junto con los cambios y modificaciones en la línea 25.

Que como acuerdos solicitaban al Equipo de Gobierno y a la dirección del PTA que impulsasen la Mesa de Movilidad del PTA para la mejora en los accesos para los trabajadores y trabajadoras así como los usuarios de este Parque Tecnológico y asimismo solicitaban al Equipo de Gobierno que estudiase mejoras en la línea 25 de la EMT promoviendo la existencia del carril bus-VAO para facilitar su recorrido en el menor tiempo posible, favoreciendo su frecuencia de paso.

El Sr. Brenes Cobos dijo que los accesos al Parque Tecnológico habían mejorado, pero, desgraciadamente, habían mejorado debido a que las intensidades del tráfico de acceso habían bajado motivado principalmente por la crisis y se encontraban con una realidad que se iba a producir -esperaban que cuanto antes mejor-, que iba a ser la puesta en uso de la ampliación del Parque Tecnológico, la instalación de nuevas empresas que nuevamente generarían un aumento de ese polo de atracción que tenían ahí de entorno a 15000 ó 16000 personas/día. Que la verdad era que no se habían adoptado las medidas oportunas para mejorar el tráfico en la zona, esa era una realidad, había una serie de proyectos que estaban o que dormían en el "cajón del olvido" entre ellos el Cercanías al Parque Tecnológico, recientemente la respuesta a una pregunta parlamentaria descartaba que esa opción se fuese a llevar a cabo o se pudiese realizar en un periodo medio de tiempo. Que estaban perdiendo un tiempo precioso para cuando esa recuperación económica se produjese de tener las medidas que el PTA necesitaba, todos sabían que ahora mismo el PTA tenía pocos accesos, el principal, el que había por la zona de atrás, el Carril de la Bodega, que pese a que el tráfico había disminuido soportaba atascos a diario, que cualquier mañana en hora punta la caravana del atasco se trasladaba a la A-357 con el peligro serio que suponía, que esa misma mañana había un banco de niebla persistente en la zona del Cónsul y los que iban dirección Valle del Guadalhorce cualquier día iban a tener ahí un accidente en cadena, ya se habían producido algunos, afortunadamente no tenían que lamentar ningún tipo de víctima por el momento, pero las asociaciones del entorno, los sindicatos, etc., continuamente les decían que algo tenían que hacer, ya fuese mediante la EMT, el Gobierno de España, la Junta de Andalucía, el Ayuntamiento de Málaga, que había que dar una solución a ese problema, porque afortunadamente contaban con un Parque Tecnológico que podía dinamizar la economía de Málaga y que esa era la apuesta, que entendía que todos estaban a favor con el Plan Estratégico a la cabeza y que estaban perdiendo mucho tiempo, en la moción de Izquierda Unida se hablaba de esos dos años y medio que llevaban sin reunirse esa Mesa por la Movilidad del PTA o el bus-VAO que se prometió allá por el año 2005, que era una promesa que venía ya de antiguo. Que su Grupo apoyaba la iniciativa.

El Sr. López Maldonado dijo que en conversaciones con el gerente del PTA les comentó que la Mesa la podía convocar cualquiera, ¿qué iban a hacer?, la iba a convocar el Ayuntamiento. Que no obstante quería comentar que estaban parcialmente satisfechos con el papel del Ayuntamiento, cuando decía parcialmente era porque no había querido decir que estaban muy satisfechos, pero bueno por aceptar cierto grado de crítica que creía que no era malo, decía que estaban parcialmente satisfechos. Que no iba a repetir la exposición que había hecho Izquierda Unida en su moción, que iban a votar a favor de la moción.

Que en el punto uno iban a votar a favor tal y como estaba porque convocar y solicitar al Equipo de Gobierno y a la dirección del PTA, porque la iba a convocar el Ayuntamiento. En cuanto al punto dos ... "Solicitar al equipo de gobierno a que estudie la mejora de la línea 25 de la EMT, promoviendo la existencia del carril bus-VAO...", ellos pondrían "construir el carril bus-VAO de acceso desde la entrada del Parque en las vías de titularidad del PTA para facilitar el acceso...", que lo decía como una medida inmediata que pudiera generar dinamismo y movilidad en la zona, con esa pequeña inclusión sería algo viable en un espacio de tiempo corto y sin ningún inconveniente.

El Sr. Zorrilla Díaz dijo que no había una segunda intervención y admitía la modificación porque creía que aportaba y era positiva.

A la vista de lo anterior el acuerdo segundo quedaría:

"Solicitar al equipo de gobierno que estudie mejoras en la Línea 25 de la EMT, promoviendo la construcción del carril BUS-VAO de acceso desde la entrada del parque en las vías de titularidad del PTA para facilitar su recorrido en el menor tiempo posible, favoreciendo su frecuencia de paso, y estudiando los cambios y modificaciones en la Línea 25 que sean oportunas."

A la vista de cuanto antecede, la Comisión, por unanimidad de los Sres. miembros asistentes, propuso al Excmo. Ayuntamiento Pleno adopte los siguientes acuerdos:

1º.- Solicitar al equipo de gobierno y a la Dirección del PTA, que impulsen la Mesa de Movilidad del Parque Tecnológico de Andalucía (PTA) para la mejora de los accesos al complejo tecnológico malagueño, que lleva dos años sin reunirse, para retomar y continuar desarrollando sus trabajos.

2º.- Solicitar al equipo de gobierno que estudie mejoras en la Línea 25 de la EMT, promoviendo la construcción del carril BUS-VAO de acceso desde la entrada del parque en las vías de titularidad del PTA para facilitar su recorrido en el menor tiempo posible, favoreciendo su frecuencia de paso, y estudiando los cambios y modificaciones en la Línea 25 que sean oportunas.

Punto nº 9.- **Se dio cuenta de Moción presentada por el Portavoz del Grupo Municipal Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía, D. Eduardo Zorrilla Díaz, el 11 de abril de 2013, relativa a la conexión con la Universidad y potenciación de los autobuses urbanos en el distrito de Puerto de la Torre, la cual esencialmente es como sigue:**

"Con la remodelación llevada a cabo por la EMT, los pasajeros de la línea 11, que absorbe la línea 20, por la que ésta se elimina-, pueden ir desde El Palo hasta Teatinos, donde se encuentran la Universidad, el hospital Clínico y la Ciudad de la Justicia, también de forma directa. Por otro lado, se ha creado la línea 18, que va desde Ciudad Jardín también hasta Teatinos.

En la actualidad son muchos los vecinos del Puerto de la Torre que tienen el servicio público de transporte con el único medio de desplazamiento, siendo en la actualidad, tras la mencionada remodelación llevada a cabo por la EMT, el único distrito de la ciudad que no tiene conexión directa con la Universidad, el hospital Clínico y la Ciudad de la Justicia, pese que hasta hace poco esta zona estaba dentro de los límites del propio distrito hasta la creación del de teatinos.

Durante un tiempo, en el mandato 2003-2005, funcionó una línea que se creó para conectar ambas zonas a través del Cónsul, sin embargo, no se promocionó esa nueva línea

y el número de usuarios, en ese momento anterior a la crisis, al igual que en el resto de Málaga, era más bajo que en la actualidad. Por lo que serían necesarios nuevos estudios si se quiere retomar esta línea.

Es necesario, además, una mejora del servicio de autobuses en el distrito, actualmente una única línea llega al núcleo urbano del Puerto de la Torre, la línea 21, que sería necesaria mejorar en frecuencia y calidad. Además de la frecuencia, si al tiempo de la llegada le unimos todo lo que tarda en hacer el recorrido hasta arterias principales como, por ejemplo, la Avda. de Carlos Haya (unos quince minutos), tenemos que una persona tarda de media en llegar a su destino mas de media hora. Sí a esto le sumamos que a partir de las 20:30 la frecuencia suele oscilar la media hora, la tardanza en relación a la frecuencia oficial es considerable.

Es por eso que, al igual que muchas asociaciones y colectivos del distrito, pensamos que es necesario aumentar el número de líneas para conectar internamente el Puerto de la Torre, estudiando la instalación de un microbús como existe en otras zonas de la ciudad.

Por último, nos sumamos a la campaña para reclamar que se amplíe el horario de la línea de autobús nocturno N-4, que llega a los barrios de Teatinos-Puerto de la Torre, se mantenga activa durante más horas de la noche ya que en la actualidad efectúa su última salida a las 01:00 horas.

En atención a todo lo anterior, vengo a proponer la adopción de los siguientes

ACUERDOS

1º.- Instar al equipo de gobierno a que, tras los estudios oportunos, presente un proyecto para conectar el distrito de Puerto de la Torre con la Universidad, el hospital Clínico y la Ciudad de la Justicia, así como la posibilidad de conectar sus barrios internamente a través de un microbús.

2º.- Instar al equipo de gobierno a mejorar la actual red de autobuses en el Puerto de la Torre (L 21), aumentando la frecuencia actual de la Empresa Malagueña de Transportes (EMT), así como a la ampliación del horario de la línea de autobús nocturno N-4 para que de mantenga activa durante más horas de la noche."

Abierto el debate el Sr. Zorrilla Díaz dijo que recientemente se había aprobado una reordenación de líneas en la EMT, que en la moción se referían a lo que les preocupaba que era la conexión de la Universidad de Málaga con los distintos distritos de la Ciudad, que la remodelación iba a facilitar que los usuarios pudiesen viajar desde El Palo hasta Teatinos, hasta el "campus universitario", sin hacer trasbordos. También se había aprobado algo que consideraban muy positivo, de hecho lo habían pedido en anteriores mociones que era la conexión de Ciudad Jardín, un distrito muy importante, con la Universidad de Málaga, que era una necesidad y además demandada por los estudiantes.

Continuó diciendo que lo que querían poner de manifiesto con la moción era que todavía quedaba un camino por recorrer, creían que era necesario -lo habían planteado otras veces y lo volvían a plantear- conectar el Puerto de la Torre con el distrito de Teatinos con líneas de la EMT, que era incomprensible que dos distritos que estaban tan cercanos no tuviesen una conexión directa, lo que dificultaba el transporte de las personas que tuviesen que trasladarse desde el Puerto de la Torre a la Universidad y viceversa.

Añadió que por un fallo no estaba recogida en la moción, lo harían en otra, la conexión de Teatinos con el distrito de Churriana, donde también entendían que era necesaria una conexión directa o modificar la que había para que pasase por Teatinos, que había que buscar una solución, pero que como no era objeto de la moción no se iba a referir a lo de Churriana y se centraba en lo del Puerto de la Torre, que lo que planteaban era instar al Equipo de Gobierno a que tras los estudios oportunos presentase un proyecto para conectar el Puerto de la Torre con la Universidad y también a mejorar la actual red de autobuses en el Puerto de la Torre aumentando la frecuencia así como la ampliación del horario del nocturno 4 que era el que conectaba ese distrito en ese horario nocturno.

El Sr. Brenes Cobos dijo que la iniciativa había sido objeto de debate y también había sido presentada por el Grupo Municipal Socialista en numerosas ocasiones, que efectivamente quedaba un distrito que todavía no tenía conexión directa con la Universidad que era Churriana, que en su momento se intentó pero no llegó a fraguar y que su Grupo iba a apoyar la iniciativa.

El Sr. López Maldonado afirmó que iban a votar que no a los dos puntos, no porque no estuviesen de acuerdo sino porque había una experiencia en el Puerto de la Torre sobre una línea y tal, que estaban estudiando la zona, que ya lo trasladaron el día que se inauguraba la modificación de las líneas 11 y 3, anunciaron que había dos paquetes más de medidas de modificación de la EMT que habían impulsado hacía año y medio y dijeron que esa zona era una de las que iban a hacer, la zona de Soliva, el Cónsul, todo lo que era la zona del Puerto de la Torre; ya anunciaron que lo iban a hacer ahí y creía recordar que incluso en la nota de prensa de aquel día figuraba incluso alguna referencia del tramo de los nocturnos. Se estaban estudiando ambas propuestas, podría decirle que le aprobaba la moción tal y como estaba pero eso no iba en su línea, estaban trabajando en esa línea desde hacía tiempo y se anunció, que creía que por respeto a los técnicos que estaban realizando ese estudio, que estaba encargado además y como consejeros de la EMT también podían en ese espacio del Consejo de Administración tener conocimiento de lo que se estaba haciendo, que iban a tener que votar que no explicando claramente que era porque ya estaban estudiando esa zona.

El Sr. Zorrilla Díaz dijo que lamentaba que no se aprobase, en otras ocasiones parecidas se había aprobado el continuar estudiando y demás.

El Sr. López Maldonado dijo que no veía el encaje de continuar con el estudio.

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 10.- **Se dio cuenta de Moción presentada por Dª María Gámez Gámez y D. Sergio Brenes Cobos, Portavoz y Concejal del Grupo Municipal Socialista, el 11 de abril de 2013, relativa a la plataforma bus-VAO entre Málaga y Torremolinos, la cual esencialmente es como sigue:**

"El Ministerio de Fomento del Gobierno de España sometió a información pública el proyecto de trazado de un carril bus-VAO, con una extensión de 8,7 kilómetros, entre los municipios de Málaga y Torremolinos. El proyecto pretende la ampliación del tercer carril de manera continuada en la MA-20 entre el enlace de La Colina, en Torremolinos, y la nueva avenida proyectada sobre el soterramiento de las vías del tren a su entrada en la ciudad de Málaga.

La plataforma reservada para transporte público y vehículos de alta ocupación (VAO) con la que el Ministerio de Fomento pretendía unir Torremolinos y Málaga capital y supondría una mejora sustancial para la movilidad sostenible en la aglomeración urbana de Málaga. Al mismo tiempo, esa infraestructura contribuía a reducir los importantes problemas de tráfico que registran a diario la antigua N-340 y la actual A-7 a su paso por la ciudad de Málaga suponiendo una mejora importante para la economía de nuestra provincia.

Según los datos oficiales ofrecidos por en ministerio de Fomento, el objetivo de esta intervención pretendía resolver la gran densidad de tráfico que soporta esa vía, especialmente la importante intensidad de autobuses. La MA-20 se constituye como un corredor con fuerte peso demográfico y turístico, acentuándose los problemas en el período estival, por ser un eje clave hacia destinos turísticos costeros.

La solución propuesta busca conseguir una sección continua en todo el tramo de tres carriles por sentido y un carril bus central. La sección reservada para el transporte público es de dos carriles de 3,5 metros cada uno, con dos arcenes de 0,5 metros, con lo que la anchura total de la plataforma reservada es de ocho metros. Las obras a desarrollar obligarán a modificar los enlaces existentes y sus accesos.

En una respuesta parlamentaria reciente el ministerio de Fomento según se recoge de la literalidad de la misma pretendía replantearse el proyecto: *"El Ministerio de Fomento tiene previsto replantear el proyecto en el marco de la orden para la mejora de la eficiencia en la ejecución de obras públicas, ya que las soluciones que se han planteado hasta ahora suponen unos costes excesivos, que las hacen inviables".*

La resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda de noviembre de 2012 y con fecha de entrada en el Ayuntamiento de enero de 2013 establece que en la redacción del nuevo proyecto se excluya del proyecto la creación de ese tercer carril destinada a la plataforma Bus-VAO.

Por ello, el Grupo municipal Socialista tiene a bien solicitar a la Comisión de Pleno de Accesibilidad, Movilidad, Ordenación del Territorio y Vivienda, la adopción del siguiente

ACUERDO

ÚNICO-. Que se incluya dentro de la planificación de infraestructuras del Gobierno de España la plataforma bus-VAO entre Málaga y Torremolinos, incluyéndose en la redacción del proyecto, como inversión estratégica del Gobierno de España para la provincia de Málaga."

Abierto el debate el Sr. Brenes Cobos dijo que se trataba de otra moción para la mejora de la movilidad en la ciudad de Málaga, que lo que se pretendía era que el carril o plataforma bus-VAO que estaba prevista entre Málaga y Torremolinos, que tras una readaptación por parte del Ministerio de Fomento, comunicada en enero de 2013 al Ayuntamiento, se planteaba la eliminación de esa plataforma si bien era cierto que proyectaba la creación del tercer carril, que además hablaban de la zona de Plaza Mayor que antes habían visto las necesidades que tenía de mejorar sus infraestructuras.

Que con esas iniciativas lo que pretendía su Grupo era que ese camino que se empezó a andar hacía ya algunos años, que el proyecto se había redactado, había salido a información pública, ya se sabían las fincas sobre las que había que actuar y entendían que era una buena medida para el futuro debido a las intensidades de tráfico que se registraban en la MA-20, una gran intensidad de tráfico. Que principalmente lo que se pretendía era contribuir a crear esa plataforma para autobuses destinada a la prestación de servicio en la conurbación de Málaga, entre Málaga y la Costa del Sol, autobuses turísticos o simplemente de transporte de viajeros. Que no tenía en ese momento ningún tipo de justificación para que se remodelase ese proyecto y eliminasen esa plataforma bus-VAO. Podían entender y compartir que las arcas de las administraciones no estaban en su mejor momento pero pidió que no eliminasen una oportunidad de futuro como podía ser esa para la ciudad de Málaga. Que todos habían estado de acuerdo con esa plataforma y por eso instaban a que nuevamente se pusiesen todos de acuerdo, que el Equipo de Gobierno formaba parte del partido que gobernaba en España, en el Ministerio de Fomento, y les pidió que no eliminasen esa plataforma de bus-VAO en la nueva remodelación que se pretendía hacer.

El Sr. Zorrilla Díaz dijo que su Grupo apoyaba la moción del Grupo Socialista, que se trataba de un tema importante, creía que se trataba de un proyecto que no se debía abandonar -el carril bus-VAO entre Málaga y Torremolinos-, ya fuese un carril bus-VAO, ya fuese un tercer carril. Que lo cierto era que el Ministerio de Fomento había hecho la advertencia al proyecto de la Ciudad Deportiva de Arraijanal de que no se respetaban las servidumbres legales necesarias de esta vía en la que estaba prevista una posible ampliación, que tanto si fuese para el carril bus-VAO como para un tercer carril se imposibilitaría el diseño que se había aprobado inicialmente en el Plan Especial sobre el Arraijanal y el proyecto que se presentaba sobre la Academia. Que esperaba que en este caso no se les acusase o no se les pueda acusar de boicot ni a su Grupo ni a la Junta de

Andalucía porque era el mismo Ministerio de Fomento del Gobierno del Partido Popular el que estaba haciendo esa salvedad al proyecto del Arraijanal.

El Sr. López Maldonado dijo que la Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras a la que hacía referencia la moción era la que trasladaba la nueva ejecución, que era consecuencia de un trámite de información oficial y pública de acuerdo con lo establecido en el vigente Reglamento General de Carretera, que eso quería decir, que se hizo la exposición, se hizo la información pública, hubo una serie de alegaciones y de modificaciones técnicas y en base a eso se resolvió, se hacía la Resolución para el proyecto de construcción que ya había sido publicado, que tenía la copia y le parecía que fue el 22 de febrero del año 2013 cuando se publicó. Que era de suponer, al menos eso era lo que le trasladaban al Equipo de Gobierno, que las obras cuyo proyecto de construcción estaba en período de redacción tenían el mayor nivel de eficiencia y funcionalidad, que entendían que si se había producido una modificación después de un período de información pública era porque se había adoptado la mejor solución y consideraban que técnicamente era más y mejor. Que les parecía que era de vital importancia la creación de ese tercer carril, que por eso entendían y aceptaban que esa modificación había sido impulsada técnicamente y que tenía las garantías suficientes de viabilidad y lo que querían era que se ejecutase cuanto antes y por eso no iban a aceptar la moción.

El Sr. Brenes Cobos dijo que sinceramente les instaba a que si era posible se interesasen por ese asunto porque la Resolución era una remodelación del proyecto sin que hubiese ningún tipo de criterio objetivo, técnico, para la eliminación de esa plataforma más allá de la cuantía económica que efectivamente era alta, porque la ampliación de los tres carriles en ese trazado de 9 kilómetros era cara y además se pretendía esa plataforma central reservada para el bus-VAO. Pero que por criterios económicos actuales, con la actual coyuntura económica, sacrificar ese proyecto que era importante para la ciudad de Málaga y para toda su conurbación urbana, que era para todo tipo de vehículos de alta ocupación y sobre todo ese gran volumen de autobuses que a diario transitaban dirección Costa del Sol, dirección Málaga. Que eran una zona eminentemente turística, tenían esa realidad y esa plataforma bus-VAO se vio en su momento por el Gobierno Central que era un proyecto estratégico y no entendían como ahora mismo por esos criterios económicos lo fuesen a eliminar y al final se fuesen a quedar solamente con el tercer carril, además de manera parcial, solo para facilitar los accesos a la zona de Plaza Mayor que efectivamente tenía actualmente un gran problema de tráfico –todos lo sabían-.

Continuó diciendo que no estaría mal que se preocupasen, también el Equipo de Gobierno, porque una vez que ese proyecto se lleve a cabo la ejecución de la plataforma bus-VAO, definitivamente, iba a ser imposible de realizar en ese trazado, a perpetuidad, a perpetuidad para todas las generaciones futuras que viniesen a no ser que arreglasen posteriormente Plaza Mayor o que hiciesen cualquier tipo de actuación mucho más agresiva de la se podía hacer ahora. Que lo había comentado antes el Sr. Zorrilla, incluso se encontraba presente el periodista que había publicado la información de la realidad de la zona de Arraijanal y cómo no habían tenido en consideración ni siquiera ese proyecto en principio, que intentasen salvar esa plataforma que además había sido un objetivo, una propuesta compartida por todos los grupos del Ayuntamiento desde hacía muchos años, que había seguido su correspondiente tramitación administrativa hasta ese trámite de

información pública en el que todos habían coincidido. Que fuesen conscientes, que eran concejales del Ayuntamiento de Málaga, que se quitasen la camisa partidista -eso también lo decía con el tema de los chiringuitos- e intentasen sacar ese proyecto en el que al final los beneficiarios eran los malagueños, en caso contrario iban a perder la oportunidad, jamás iban a poder contar con una plataforma bus-VAO en ese tramo de autovía.

El Sr. López Maldonado dijo que se reiteraban en su primera intervención.

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 11.- **Se dio cuenta de Moción presentada por Dª María Gámez Gámez y D. Sergio Brenes Cobos, Portavoz y Concejal del Grupo municipal Socialista, el 11 de abril de 2013, relativa al uso del transporte público eléctrico de la EMT, la cual esencialmente es como sigue:**

"El Ayuntamiento de Málaga adquirió un microbús eléctrico (Tecnobús Gulliver U520 ESP de fabricación italiana). Este vehículo, dotado de baterías recargables y carrozado en fibra de vidrio, cuenta con capacidad para 30 viajeros y supuso un coste para las arcas municipales de 250.000 euros.

Este microbús fue presentado para prestar servicio en la navidad del año 2008 en el centro histórico de la ciudad de Málaga como apoyo a una campaña de fomento del consumo y del comercio. Posteriormente fue utilizado en otras festividades como el día de Reyes de 2010.

Sin embargo, de manera repentina y sin explicación por parte de los responsables municipales, este microbús eléctrico dejó de prestar servicio en la ciudad de Málaga, encontrándose parado y abandonado en estos momentos sin prestar servicio.

Hay peticiones de usuarios del transporte público para mejorar la prestación de servicios en numerosos distritos para recorridos circulares como Churriana, por el centro histórico de la ciudad como ya vino prestando servicio, en las barriadas del Distrito Centro como la línea 36 de Conde Ureña, en el interior del PTA como lanzadera o conectando el PTA y la estación de cercanías RENFE en Castañetas, etcétera...

Por ser Málaga una ciudad que se encuentra inmersa en distintas iniciativas de fomento del vehículo eléctrico, como impulso al Plan de Movilidad Sostenible y por los beneficios en cuanto a que no emiten contaminación acústica ni ambiental, entendemos que debemos incrementar con nuevos vehículos la flota municipal ya sean microbuses y autobuses eléctricos de baterías de alta capacidad. Actualmente, la ciudad de Málaga, solo cuenta con un microbús eléctrico, dentro de la flota de 242 vehículos que componen la flota municipal, lo que representa el 0´41%.

Por ello, estos Concejales tienen a bien solicitar a la Comisión de Pleno de Accesibilidad, Movilidad, Ordenación del Territorio y Vivienda, la adopción de los siguientes

ACUERDOS

1.- Instar al Ayuntamiento de Málaga a la puesta en servicio en la ciudad del único microbús eléctrico con el que cuenta la flota de la EMT

2-. Que se estudie la adquisición de nuevos vehículos eléctricos (autobuses y microbuses) para la EMT y su prestación de servicios en la ciudad de Málaga"

Abierto el debate el Sr. Brenes Cobos dijo que en el año 2008 la EMT adquirió un vehículo eléctrico por valor de unos doscientos cincuenta mil euros, que recordaba que se hizo una presentación pública en la calle Guillén Sotelo, detrás del Ayuntamiento, en aquel momento el Sr. Maldonado era el concejal del distrito Centro y se hizo con la presentación de una campaña de Comercio, recordaba además que aquel día consideraron que era una buena iniciativa, un autobús eléctrico de reducidas dimensiones que podía prestar servicio por el Centro de la Ciudad y no solamente lo agradecieron en aquella campaña de Navidad los comerciantes sino también los usuarios del Centro, que con la peatonalización que se llevó a cabo había problemas de movilidad interna en el Centro Histórico de la Ciudad, que después ese autobús eléctrico prestó servicios en algunas ocasiones puntuales como alguna cabalgata, pero la realidad era que actualmente llevaba años abandonado en los talleres de la EMT.

Que en su momento fue una inversión importante, entorno a los 250.000 euros, para que no la estuviesen rentabilizando, que en la parte expositiva de la moción proponían algunos de los trazados que eran solicitados por los vecinos, planteaban un enlace entre Renfe, Cercanías, Castañetas y el Parque Tecnológico, incluso para dentro de la movilidad del propio Parque Tecnológico mediante una negociación con el PTA, también en Churriana o incluso -como la moción que proponía Eduardo Zorrilla de Izquierda Unida- podía prestar servicio de conexión entre Puerto de la Torre y la Universidad. Conociendo además que ese vehículo eléctrico era de los de la primera generación, de los más antiguos y tenía una limitación que los vehículos nuevos no tenían, pero que estuviesen sin uso y abandonado en la EMT entendían que tampoco era lo más recomendable.

Asimismo dijo que dentro de poco tendrían al Príncipe de Asturias en Málaga haciendo una presentación de vehículos eléctricos, había experiencias que estaban teniendo otros ayuntamientos, Tusan -por ejemplo- en Sevilla tenía una flota de este tipo de autobuses que estaban ampliando, Barcelona acababa de adquirir un autobús eléctrico, no sabía si el día 15 de marzo, lo podía mirar si querían, y eso era lo que se pretendía con esa iniciativa, que el Equipo de Gobierno la apoyase.

El Sr. Zorrilla Díaz dijo que votaban a favor de la propuesta del Partido Socialista.

El Sr. López Maldonado negó rotundamente que el autobús estuviese abandonado, dijo que cubría determinadas actuaciones que eran las que su batería y sus medidas le permitían, en esa línea lo iban a seguir manteniendo. Según palabras literales de los técnicos, en general, todos los autobuses cien por cien eléctricos carecían de la autonomía suficiente para desempeñar el papel que se le pedía a un autobús urbano, ¿qué hacían?, intentaban utilizarlo lo que fue comprado, para tener experiencia de cómo funcionaba y qué medidas de fiabilidad les daba, qué autonomía, etc., y en eso se habían hecho cientos de pruebas, se seguía utilizando y se iba a seguir utilizando, que no sabía si lo usarían el día 25 aprovechando la visita del Príncipe u otro día, pero se seguiría utilizando en los pequeños trayectos que les solicitaban a la EMT y en aquellos en los que los técnicos consideraban que podía cubrir esa demanda y que no iba a dejar a nadie tirado en mitad de trayecto porque se le acabase la batería y hubiese que ir a recogerlo.

Concluyó su intervención diciendo que no iba a aceptar la propuesta por entender que el vehículo estaba cumpliendo continuamente unas funciones, las que consideraban convenientes los técnicos de la EMT y en esa línea se sentían satisfechos de la amortización que estaba teniendo esa inversión que se efectuó hacía unos cuantos años. Que continuaría siendo utilizado en aquellas campañas en las que los técnicos creyesen que técnicamente cumplía o podía cumplir sus funciones.

El Sr. Brenes Cobos dijo que en las calles de la Ciudad no se había amortizado ese vehículo, aparcado en los talleres de la EMT sí, que estaba parado y abandonado, que lo decía el personal de la EMT, que ese autobús no se utilizaba, que actualmente no tenía ningún uso y que así llevaba ya varios años, la última vez que se tenía constancia que fue utilizado fue en la Cabalgata del año 2012. Que entendían las complicaciones técnicas, ese autobús eléctrico era de los de primera generación, de los primeros que salieron y tenían una limitación muy clara, por eso no se le pedía las prestaciones que se le exigían a otro tipo de autobuses o microbuses que tenían en la EMT, que de hecho las líneas que se proponían eran llanas para no meterlo en zonas más montañosas como podía ser la zona de Monte Dorado donde también prestaban servicios otros autobuses de reducida capacidad, etc.

Continuó diciendo que se habían gastado 250000 euros y había muchas carencias de movilidad en sectores muy concretos en los que solamente tenían que prestar servicio en determinadas horas al día y que sin embargo disponían de ese microbús y lo tenían infrautilizado. Que por otra parte les decía que actualmente había ciudades españolas haciendo una importante inversión en autobuses eléctricos, había muchos países europeos que así lo estaban haciendo y desarrollando, había experiencias en chinas, que estaban hablando de flotas de hasta 120 autobuses eléctricos que estaban prestando servicios. Que el Ayuntamiento estaba dentro de varios programas de vehículos eléctricos y creían que podían encontrar financiación para ese tipo de proyectos.

El Sr. López Maldonado dijo que el Ayuntamiento estaba trabajando en el estudio de vehículos eléctricos, otra cosa era que el Sr. Brenes no lo supiese.

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 12.- **Se dio cuenta de Moción presentada por Dª María Gámez Gámez y D. Sergio Brenes Cobos, Portavoz y Concejal del Grupo municipal Socialista, el 11 de abril de 2013, relativa al uso definitivo de los antiguos cines Victoria y Astoria, la cual esencialmente es como sigue:**

"La plaza de la Merced, en el corazón de la ciudad de Málaga, se encuentra integrada dentro de los circuitos obligatorios tanto de los malagueños como de los millones de turistas que anualmente nos visitan. Su amplia oferta de ocio y restauración convive con sus principales atractivos monumentales: los edificios decimonónicos, el obelisco sobre la cripta del general Torrijos, o la casa natal de Picasso que recientemente ha celebrado su veinticinco aniversario.

La confluencia de estos factores la convierten en una de las plazas más transitadas y más utilizadas para todo tipo de eventos. Así acoge manifestaciones de orden cultural como el paso obligado de la Semana Santa o de tipo social como las movilizaciones de organizaciones sindicales por su valor simbólico, entre otras

En esta plaza se ubica la manzana de los antiguos cines Astoria y Victoria, cuya adquisición supuso un gran esfuerzo de recursos públicos, un elevado precio para las arcas municipales del Ayuntamiento, en una operación que rozó el esperpento entre su anuncio en el pleno del debate de la ciudad de 2009 como cerrada hasta que finalmente se adquiere un año después

Se evidenció un procedimiento forzado que generó inseguridad jurídica tras una modificación de planeamiento in extremis por parte del Ayuntamiento para cambio de uso ante la solicitud de licencia de obras por parte de los propietarios privados. Finalmente, la compra supera el pago de 20 millones de euros quedando pendiente un compromiso de pago de una indemnización millonaria que actualmente se discute en los tribunales de justicia.

Desde el primer momento se observó una preocupante carencia de un proyecto definido y viable para recuperarlo y ponerlo en valor. Atrás quedaron los anuncios y hasta el presupuesto de casi 1 millón de euros para convocar incluso un concurso internacional de ideas con participación de los más prestigiosos profesionales como se anunció públicamente.

La ciudadanía sigue asistiendo atónitos a como miembros del equipo de gobierno del Ayuntamiento debaten sobre su demolición o rehabilitación, mientras se hace evidente la degradación que ha sufrido desde que fue adquirido por el Ayuntamiento con desaparición de carpintería, ocupación del edificio, problemas derivados de la falta de trabajos de limpieza, acumulación de residuos y que han necesitado de nuevas obras

urgentes pero claramente insuficientes para atender a las necesidades de conservación del mismo...

Recientemente el alcalde de la ciudad ha abierto nuevamente el debate sobre su uso con un anuncio sorprendente: sacar a concurso ese suelo municipal para que una empresa privada realice su explotación.

De las palabras del máximo responsable del equipo de gobierno municipal se desprende que únicamente exige el compromiso de obtener la cesión de parte del mismo (unos 1.200 metros aprox.) para la ampliación de las instalaciones de la Casa natal Picasso, algo que ya tenía la ciudad garantizada con el convenio firmado con la anterior propietaria del inmueble al que se les expropió.

Por ello, el Grupo municipal Socialista tiene a bien proponer la adopción del siguiente

ACUERDO ÚNICO.- Instar al equipo de gobierno a iniciar un debate público de ideas, alcanzando un consenso político y ciudadano, sobre el proyecto definitivo para la manzana de los cines Astoria y Victoria, respetando los usos culturales para los que fue adquirido."

Abierto el debate, el Sr. Presidente indicó que, con la autorización del Portavoz de esta Comisión del Grupo Municipal Socialista, este asunto se retiraba del orden del día porque ya había sido debatido en otra Comisión.

Tras preguntar al Sr. Brenes Cobos si estaba de acuerdo con esto, el citado vocal contestó afirmativamente, añadiendo que aunque se retirara este punto solicitaba que el texto del mismo constara en el Acta de esta sesión, a lo que el Sr. Maldonado Carrillo respondió que así se haría.

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

Punto nº 13.- Se dio cuenta de solicitud de comparecencia del Concejal del Grupo Municipal Socialista, D. Sergio Brenes Cobos, presentada el 11 de abril de 2013, para que D. Diego Maldonado Carrillo **informe sobre procedimientos de expropiaciones por ministerio de la ley Art. 140 de la LOUA abiertos en los juzgados**, la cual es esencialmente como sigue:

"¿Cuántos son los expedientes de expropiación instados por ministerio de la ley, que actualmente se encuentran en vía judicial por diferencias en cuanto a valoración de los suelos entre el Ayuntamiento de Málaga y propietarios?

¿Cuál es su ubicación y denominación según ficha urbanística?

¿Cuál fue el año de adquisición por parte de la propiedad actual y cuándo solicitaron la expropiación por ministerio de la ley al Ayuntamiento de Málaga?

¿A cuánto ascendió el precio de compra, según escritura notarial, de cada uno de esos suelos a los actuales propietarios?

¿Qué valoración presentó el Ayuntamiento de Málaga y cuál es la cantidad que los propietarios solicitan al Ayuntamiento de Málaga por su expropiación?

¿Qué sentencias judiciales se han dictado sobre estos expedientes?

¿Qué sentencias han sido recurridas por el Ayuntamiento? ¿Hay conocimiento sobre las recurridas por los propietarios privados?

¿Cuál ha sido la resolución de las sentencias respecto a la valoración?"

Abierto el debate, el Sr. Presidente formuló una cuestión previa: había una serie de preguntas que el Sr. Brenes Cobos había planteado en su solicitud de comparecencia que tenía la posibilidad de contestarlas, por lo que sí quería, no las tenía que repetir porque figuraban en el Acta.

El Sr. Brenes Cobos, tras mostrar su agradecimiento, precisó que lo que su Grupo había planteado en esta comparecencia, también lo había formulado en el Consejo de Administración de la GMU -creía recordar- del mes de diciembre. Es decir, está era la información que quería su Grupo y que, al no tenerla, se había presentado de nuevo. Sin embargo, en el día de hoy nos habíamos encontrado con declaraciones del Sr. Maldonado Carrillo en un medio de comunicación respecto a este mismo asunto. Entendía que el Equipo de Gobierno tenía que hacer su labor, pero había que comprender que su Grupo también tenía derecho a la información. Por eso se había presentado esta comparecencia, por lo que no tenía ningún inconveniente en que, si el Sr. Maldonado Carrillo tenía esa información por escrito, se la facilitara habida cuenta que eso era lo que su Grupo había pedido. No obstante, consideraba que no podía ser asumible ni tolerable que se tardara otros cuatro o cinco meses en recibir esta información.

Finalmente el Sr. Presidente encargó al Gerente Adjunto de la GMU, el Sr. Cardador Jiménez, que la información estuviera disponible en formato adecuado para entregársela al Sr. Brenes Cobos mañana mismo.

La Comisión, quedó enterada de la anterior comparecencia.

V.- RUEGOS.

Punto nº 17.- Abierto el capítulo de ruegos, el Sr. Presidente quiso aclarar que, que él supiera, había dos ruegos del Grupo Municipal Izquierda Unida que se le habían comunicado en el día de ayer por correo electrónico sobre los que se estaba preparando la contestación, la cual se entregaría en tiempo y forma lo antes posible.

La Secretaría de la Comisión indicó que no disponía del texto de esos ruegos a fin de poderlos incorporar al Acta correspondiente, ante lo que el Sr. Zorrilla Díaz hizo

entrega en ese momento de ambos documentos firmados, los cuales se trascriben a continuación y que, tras ser renumerados, se denominan respectivamente como R.1, R.2 y R.3 habida cuenta que en el segundo documento se formulan dos ruegos:

"RUEGO que formula el portavoz del Grupo Municipal de Izquierda Unida Los Verdes - Convocatoria por Andalucía, Eduardo Zorrilla Díaz, para el punto nº 17 de la Comisión de Accesibilidad, Movilidad, Ordenación del territorio y vivienda, relativa a la situación del palacete ubicado en el Paseo de Miramar 40.

En la Comisión de Pleno celebrada en pasado día 13 de marzo, nuestro grupo formuló, en el capítulo de ruegos (Punto nº 33), la cuestión de la orden de suspensión de una demolición que un particular estaba llevando a cabo sobre un palacete protegido en el Paseo de Miramar 40, en el Limonar, por lo que queríamos saber más detalles sobre este asunto.

El Sr. Maldonado Carrillo respondió que, efectivamente, se había paralizado la obra porque, aunque se contaba con licencia para reformar el edificio, a través de las inspecciones llevadas a cabo se había comprobado que se habían demolido elementos que se tenían que conservar. Por ello, se paralizó inmediatamente la obra y se harían las reclamaciones pertinentes y se tomarían las actuaciones que correspondieran. En estos momentos la obra estaba paralizada por orden del Departamento de Disciplina Urbanística de la GMU.

En la inspección que realizó la GMU de dicha obra, con fecha 15 de febrero de 2012, se comprobó que se había demolido la 1ª crujía, los muros de carga de la 1ª crujía, quedándose sólo el muro de la fachada principal, habiéndose eliminado la coronación del mismo, así como las ménsulas de madera y cubierta. Este edificio tiene protección arquitectónica de grado I conforme al PGOU 2011, aunque en el anterior PGOU 97 la catalogación era protección arquitectónica de grado II.

Sin embargo, hemos conocido, a través de documentación que disponemos que a pesar de la orden de suspensión y el precintado de las obras que se venían ejecutando en el Paseo de Miramar 40, de fecha 21 de febrero de 2013, se emite el día 21 de marzo de 2013, trascurrido tan sólo un mes desde el precintado, por parte de Servicio de Inspección del Departamento de Disciplina Urbanística, un informe que: "Por la entidad denunciada ha llevado a cabo la reposición de la realidad física alterada con anterioridad a la notificación de la orden de suspensión de las obras".

Por este motivo, el mencionado informe propone levantar la suspensión de las obras y el corte de suministro, así como el precintado de las mismas. Lo que se hizo mediante resolución fechada el día 3 de abril de 2013.

Hemos conocido además que un particular ha decidido demandar ante el juzgado de guardia a la promotora Parque Málaga por un presunto delito contra la ordenación del territorio, para que sea remitida a la Fiscalía encargada de delitos urbanísticos. El particular, denuncia que se trataba de un edificio protegido con un

estado de conservación muy bueno, según consta en el catálogo de edificios protegidos del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU).

La denuncia advierte de que la demolición de este singular edificio se hace con la intención de llevar a cabo después obras de urbanización, construcción y edificación de una promoción de viviendas. Todo ello supone, a juicio del demandante que la promotora sus responsables y sus técnicos han cometido deliberadamente un delito contra la ordenación del territorio y el urbanismo. La denuncia trata de salvaguardar lo que queda de la construcción y persigue que el palacete sea devuelto a su estado original.

En la anterior comisión de pleno celebrada en marzo se nos contestó lo que ya sabíamos y nosotros mismos habíamos planteado, que se había emitido una orden de suspensión y precinto de las obras que estaba paralizadas, por lo en esta ocasión queremos saber más detalles sobre este asunto.

En concreto, planteamos las siguientes cuestiones:

a) ¿Cómo se han podido llevar a cabo las obras para la reposición de la realidad física alterada devolviendo a su estado original lo que se ha demolido, si los obras estaban precintadas por la policía y no se podía acceder a las mismas?

b) ¿Cómo en el plazo escaso de un mes se han podido acometer obras de tal envergadura para reconstruir todo lo que se ha destruido, es decir, la 1ª crujía, los muros de carga de la 1ª crujía, la coronación del muro de la fachada principal, así como las ménsulas de madera y cubierta?

c) ¿Que grado de protección es aplicable a las obras para la reposición de la realidad física alterada a su estado original, la protección arquitectónica de grado I conforme al PGOU 2011, o la protección arquitectónica de grado II del PGOU 97?"

"RUEGO que formula el portavoz del Grupo Municipal de Izquierda Unida Los Verdes - Convocatoria por Andalucía, Eduardo Zorrilla Díaz, para el punto nº 17 de la Comisión de Accesibilidad, Movilidad, Ordenación del territorio y vivienda, relativa a la retirada de los casetones de la luz de la esquina del Muelle Uno.

Después de la moción que presentamos en esta Comisión de Pleno sobre la retirada de los casetones de la luz de la esquina del Muelle Uno, se nos informó que se había cerrado un acuerdo y se estaba trabajando en el mismo para retirar estos casetones en el primer trimestre del año.

Sin embargo, parecen haber surgido problemas para regularizar el suministro eléctrico de Muelle Uno y la estación y, de esta forma, permitir el derribo de los casetones de electricidad que han quedado de forma provisional en la esquina entre los muelles 1 y 2, tal como se acordó entre el Puerto de Málaga, Muelle Uno,

el Ayuntamiento de Málaga, los responsables de la Estación Marítima de Cruceros y los del proyecto del Museo de Bellas Artes en el Palacio de la Aduana.

Es por esto que formulamos, en el capítulo de Ruegos (Punto nº 17), esta cuestión para saber cuales son los diferentes problemas, por qué todavía no se ha rubricado el acuerdo y todos los detalles que se puedan aportar sobre este asunto.

RUEGO que formula el portavoz del Grupo Municipal de Izquierda Unida Los Verdes - Convocatoria por Andalucía, Eduardo Zorrilla Díaz, para el punto nº 17 de la Comisión de Accesibilidad, Movilidad, Ordenación del territorio y vivienda, relativa al proyecto para instalar una galería gourmet en el Muelle Uno.

Hemos conocido la intención de la concesionaria del Muelle Uno, la Unión de Iniciativas Marina de la Farola, de presentar un proyecto definitivo para instalar una galería gourmet en el Muelle Uno antes de que finalice el mes de abril. Según la información que se ha hecho pública a través de los medios de comunicación, este proyecto está muy avanzado y ha sido objeto de varias reuniones con la Autoridad Portuaria y el Ayuntamiento de Málaga.

Básicamente, se trata del mismo tipo de proyecto que el equipo de gobierno propone también para los antiguos cines Astoria y Victoria, un centro especializado en gastronomía de alta calidad, integrado por pequeños establecimientos en los que se podrán adquirir los productos o consumirlos directamente, al estilo de lo que ocurre en los tradicionales mercados de San Miguel y San Antón, en Madrid.

Nuestro grupo se encuentra preocupado porque, si bien es favorable a un espacio que sirviera de locomotora al Muelle Uno y significaría un impulso para el despegue del resto de comercios instalados en el recinto marítimo, esta propuesta de la que no se sabe nada ni sobre la que se ha informado por parte de equipo de gobierno del Ayuntamiento de Málaga, se parece de alguna forma a la ya conocida de instalar un supermercado en esa misma ubicación, lo que ya fue rechazado por un pleno del Ayuntamiento de Málaga a raíz de una moción presentada por IU.

Es por esto que formulamos, en el capítulo de Ruegos (Punto nº 17), esta cuestión para que nos facilite toda la información de la que disponga la GMU sobre este nuevo proyecto, nos informen del contenido de las reuniones que al parecer se han mantenido entre la Unión de Iniciativas Marina de la Farola y el Ayuntamiento de Málaga, y todos los detalles que se puedan aportar sobre este asunto".

La Comisión, quedó enterada de los anteriores ruegos.

Y no teniendo más asuntos que tratar, se levantó la sesión siendo las trece horas y cuarenta y siete 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