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

Asisten:

Presidente: D. Raúl López Maldonado
Vicepresidente: Dª Elisa Pérez de Siles Calvo
Vocales: D. Julio Andrade Ruiz
D. Raúl Jiménez Jiménez
D. Sergio Brenes Cobos
D. Eduardo Zorrilla Díaz

Coordinador General: D. Diego Maldonado Carrillo
Gerente de la GMU: D. Javier Gutiérrez Sordo

Secretario de la Comisión: D. Alfonso Calbacho Villanueva

Siendo las ocho horas y quince 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.

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 22 de mayo de 2013.

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

ÁREA DE ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD

Punto nº 2.- La Comisión del Pleno de Accesibilidad, Movilidad y Ordenación del Territorio y Vivienda, conoció propuesta del Presidente del Instituto Municipal del Taxi de fecha 11 de junio de 2013, la cual copiada a la letra dice:

"PROPUESTA QUE PRESENTA EL PRESIDENTE DEL INSTITUTO MUNICIPAL DEL TAXI PARA LA APROBACIÓN DEFINITIVA DE LA MODIFICACIÓN DE LA ORDENANZA MUNICIPAL PARA EL SERVICIO URBANO E INTERURBANO DE TRANSPORTES EN AUTOMÓVILES LIGEROS.

Finalizado el período para la presentación de reclamaciones y sugerencias en el expediente de modificación de la Ordenanza Municipal para el servicio urbano e interurbano de transportes en automóviles ligeros, según acuerdo plenario del pasado 27 de febrero y

VISTO el informe del Jefe de la Sección de Transportes de fecha 10 de junio de 2013 del siguiente tenor literal:

"Habiendo sido objeto de aprobación inicial por el Pleno de 27 de febrero de 2013 el proyecto de modificación de la Ordenanza Municipal para el servicio urbano e interurbano de transportes en automóviles ligeros, con fecha 18 de abril resultó publicado en el B.O.P de Málaga anuncio en el que se otorgó plazo de 30 días para examen del expediente correspondiente y presentación de reclamaciones y sugerencias al referido acuerdo plenario, plazo que, en consecuencia finalizó el 24 de mayo.

Según consta en certificación emitida por la Secretaría General del Ayuntamiento, únicamente se ha presentado, en el plazo mencionado alegación de D. Juan Manuel Pérez Suárez. No obstante, en la documentación registrada por el Instituto Municipal del Taxi, consta que en el mes de febrero, es decir, antes de la publicación del proyecto mencionado en el B.O.P, se presentaron escritos de un número de 82 interesados que se relacionan a continuación y que, por la identidad de argumentos en relación a la única alegación presentada de D. Juan Manuel Pérez Suárez, consideramos oportuno pronunciarnos sobre los mismos en este momento procedimental:

1. JUAN MANUEL PÉREZ SUÁREZ
2. SALVADOR JIMÉNEZ MEDINA
3. FRANCISCO PORTILLO GUTIERREZ
4. OSMAR FLAITAS
5. DAVID MUÑOZ
6. CARMENZA NAVARRO
7. JOSE ANTONIO GAS
8. ANTONIO CISNEROS MORENO
9. CRISTOBAL ORTIZ MENACHO
10. PEDRO SANTOS CABRERA
11. EUSEBIO GUILES GOMEZ
12. JOSE ANTONIO VIZCAINO RODRIGUEZ
13. FRANCISCO TORES DIAZ
14. RAFAEL PEREZ HERRAN
15. FRANCISCO GOMEZ PEÑA
16. FRANCISCO JOSE ANCA MELENDEZ
17. ANTONIO MARIN MEDINA
18. LUIS FERNANDEZ FERNANDEZ
19. MARIA MONSALUD DIAZ MARIN
20. MARIA DEL CARMEN FERNANDEZ RODRIGUEZ
21. PEDRO TEJEDA TABERNA
22. JESUS BAEZ ALCAIDE

23. PEDRO JOSE AZUNGA GOMEZ
24. DIEGO GONZALEZ LOPEZ
25. RAFAEL TORRES SILVESTRES
26. SOLEDAD SANCHEZ GARCIA
27. JUAN FERNANDEZ RODRIGUEZ
28. FERNANDO GOMEZ COSTILLA
29. ALFONSO FRANCISCO CLAROS ARIAS
30. ANTONIO GAITAN SANCHEZ
31. LEON DIAZ ARAGON
32. H. FELIZ PALOMO TRIANO
33. IGNACIO MATORAYA
34. JOSE GAZPAR VAZQUEZ
35. ROCIO ORTIZ MENACHO
36. MANUEL PEREZ GONZALEZ
37. ROSA MARIA CARMONA JIMENEZ
38. BENJAMIN CAMACHO DE LA TORRE
39. IGNACIO MEDINA BLANES
40. SERGIO GONZALEZ GARRIDO
41. MANUEL ALBUERA HIDALGO
42. CARLOS FERNANDEZ CARRERA
43. DANIEL ALBANES LUQUE
44. DANIEL JESUS RUIZ PADILLA
45. ROBERTO VALENCI PEDROSA
46. JOSE ANTONIO MORAL GARCIA
47. JOSE LEPE LUQUE
48. VICTORIANO RIOS MORENO*
49. JUAN PEREZ ALBAÑIZ
50. MANUEL RUIZ SANCHEZ
51. FRANCISCO PARDO LOPEZ
52. ENRIQUE MACIAS RUEDA
53. JESUS GAMEZ RUIZ
54. JOSE LUIS REINA MOLINA
55. ANGEL DIAZ GUERRERO
56. ENRIQUE BERROCAL TORRE
57. ANTONIA BERROCAL LOPEZ
58. FRANCISCO PADILLA ARREZA
59. RAQUIZ JIMENEZ HOCIS
60. FAUSTINO SANCHEZ LOPEZ
61. SALVADOR MILLAN GUERRERO
62. JOSE LUIS GUILLEN SERRANO
63. ANTONIO ESPAÑA VILLALTA
64. JOSE LUIS DIAZ RODRIGUEZ
65. JOSE PEDRO QUINTANILLA PECES
66. MARI CARMEN FERNANDEZ RODRIGUEZ
67. JUAN MANUEL MONTIEL JURADO
68. DAVID DE LOS REYES VIDAL
69. JUAN ANTONIO MARTIN GOMEZ

70. JOSE MARIA GOMEZ RODRIGUEZ
71. MIGUEL CASILLAS DE LOS REYES
72. JUAN M LEIVA ROMERO
73. JOSE ANTONIO CANILLAS LOPEZ
74. MANUEL SERRANO SANCHEZ
75. FRANCISO J. GALAN JIMENEZ
76. ANTONIO TORRES GARCIA
77. CARLOS MARIA MARTIN GONZALEZ
78. MIGUEL ANGEL GONZALEZ COSTA
79. MIGUEL ANGEL COLORADO ALVAREZ
80. ANDRES TOSE BERNAL
81. JOSE NARANJO JIMENEZ
82. ALEJANDRO CASTILLO CASTILLO

Las alegaciones referidas se dirigen, en concreto, hacia las previsiones contenidas en los artículos 17 y 20 proyectados acerca de la facultad municipal para someter a autorización la contratación de conductores (artículo 17), dentro de las facultades de organización y de ordenación de la oferta de taxi que le corresponde (artículo 20).

En consonancia con los argumentos expuestos en el informe que acompaña al expediente de modificación de la Ordenanza, los artículos 17 y 20 establecen lo siguiente:

"Artículo 17. 1. La prestación del servicio de taxi será realizada por la persona titular de la licencia en régimen de plena y exclusiva dedicación e incompatibilidad con otra profesión, salvo lo previsto en el apartado siguiente.

2. Las personas titulares de licencia de autotaxi podrán contratar a un conductor asalariado o utilizar los servicios de persona autónoma colaboradora para la prestación del servicio de taxi, previa autorización municipal, en los siguientes supuestos:

a) En el supuesto de accidente, enfermedad u otra circunstancia sobrevenida, prevista en el artículo 20 del Decreto 35/2012, de 21 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo, que impida el cumplimiento de la obligación de explotar directamente la licencia, en el que se podrá autorizar hasta un plazo máximo de dos años.

b) En el supuesto de transmisión de licencia "mortis causa" a un heredero forzoso o cónyuge viudo que no cumpla los requisitos para la prestación personal del servicio, en el que se podrá autorizar hasta un plazo máximo de 30 meses.

3. La contratación de conductor asalariado o la conducción de autónomo colaborador para la prestación del servicio en horario diferente al que corresponda al titular estará sometida a la autorización municipal, la cuál valorará de forma preferente el mantenimiento del equilibrio entre oferta y demanda del servicio de taxi, con el

objeto de evitar que la contratación de asalariados pueda provocar una sobreoferta de taxi que pueda afectar al equilibrio económico de la explotación."

Artículo 20. 1. Corresponde a la Administración Municipal la organización, ordenación y gestión de la oferta de taxi en los distintos períodos anuales de servicio para adaptarla a la demanda del mismo, tanto en el conjunto del municipio, como en zonas, áreas, paradas u horarios determinados.

2. Para el logro de lo dispuesto en el apartado anterior, la Administración Municipal podrá adoptar, entre otras, las siguientes medidas:

a) Turnos o períodos en que los vehículos afectos hayan de interrumpir la prestación del servicio.
b) Determinación de paradas de taxi y obligación o limitación de prestar servicio en áreas, zonas o paradas o en determinadas horas del día o de la noche.
c) Otras reglas de organización y ordenación del servicio en materia de horarios, calendarios, descanso y vacaciones, teniendo presente, además, en este caso, la legislación laboral y de seguridad social y la necesaria por motivos de seguridad vial.
d) La dispuesta en el artículo 17.3 de esta Ordenanza respecto a la autorización municipal para la contratación de conductores asalariados o la prestación de servicio de autónomos colaboradores.

3. Las medidas que, respecto a la organización de la oferta de taxi, adopte la Administración Municipal, requerirán la previa audiencia de las asociaciones representativas del sector del taxi, de los sindicatos representativos y de las organizaciones de usuarios y consumidores con implantación en su territorio."

Dichos artículos trasladan al ámbito del sector del taxi de Málaga, la facultad municipal que, de manera directa, determina el artículo 38 del Decreto 35/2012, de 21 de febrero por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de transporte público de viajeros y viajeras en automóviles de turismo.

En relación a los argumentos expuestos en las alegaciones presentadas, hay que decir que el servicio de taxi es, por esencia, una actividad intervenida y reglamentada por la Administración Municipal, en el sentido de que, aún no existiendo una "publicatio" que justifique su carácter de servicio público, se constituye en una actividad reservadas a la Entidad Local quién ostenta la facultad de limitar el acceso a la profesión de taxista por razón de interés general. Es por tanto, una actividad privada reglamentada, por lo que, como ha reconocido el Tribunal Constitucional, el principio constitucional de libertad de empresa se ve delimitado, regulado y sometido a una serie de limitaciones establecidas por la legislación para atender a unos criterios consistentes en la necesidad y conveniencia del servicio a prestar al público, a su calidad y a garantizar un umbral mínimo de rentabilidad en su explotación.

También la reciente Ley de Autonomía Local de Andalucía (LAULA), Ley 5/2010, de 11 de junio, se dedica, a las actividades privadas reglamentadas, como el

taxi, identificando los aspectos que deben reglarse en las Ordenanzas Locales, entre los que se incluye (art. 29) la regulación de la situación jurídica de los prestadores del servicio, incluyendo la concreción del sometimiento a autorización administrativa, declaración responsable o comunicación previa del inicio, modificaciones o cese de la prestación del servicio.

En definitiva, como se deduce del informe que ha servido de fundamento al expediente de modificación de la Ordenanza Municipal, el Acuerdo Plenario, objeto de alegaciones, se ha adoptado con fundamento en competencias plenamente locales relacionadas con la adecuada prestación del servicio y para garantizar la calidad del mismo, sometiendo a autorización las peticiones de contratación de conductores que se planteen una vez entre en vigor la modificación que, por consiguiente, no se aplica de forma retroactiva a las contrataciones existentes antes de la entrada en vigor de la misma.

En base a lo anterior, se **PROPONE:**

PRIMERO. Aprobar definitivamente la modificación de la Ordenanza Municipal para el servicio urbano e interurbano de transportes en automóviles ligeros, según el texto aprobado en Acuerdo adoptado por el Excmo. Ayuntamiento Pleno en la sesión ordinaria celebrada el 27 de febrero de 2013 y que se inserta al final de la presente Propuesta.

SEGUNDO. Desestimar las alegaciones presentadas por D. JUAN MANUEL PÉREZ SUÁREZ en escrito de 16 de mayo de 2013 y por D. JUAN MANUEL PÉREZ SUÁREZ, SALVADOR JIMÉNEZ MEDINA, FRANCISCO PORTILLO GUTIERREZ, OSMAR FLAITAS, DAVID MUÑOZ, CARMENZA NAVARRO, JOSE ANTONIO GAS, ANTONIO CISNEROS MORENO, CRISTOBAL ORTIZ MENACHO, PEDRO SANTOS CABRERA, EUSEBIO GUILES GOMEZ, JOSE ANTONIO VIZCAINO RODRÍGUEZ, FRANCISCO TORES DIAZ, RAFAEL PEREZ HERRAN, FRANCISCO GOMEZ PEÑA, FRANCISCO JOSE ANCA MELENDEZ, ANTONIO MARIN MEDINA, LUIS FERNANDEZ FERNANDEZ, MARIA MONSALUD DIAZ MARIN, MARIA DEL CARMEN FERNANDEZ, RODRÍGUEZ, PEDRO TEJEDA TABERNA, JESUS BAEZ ALCAIDE, PEDRO JOSE AZUNGA GOMEZ, DIEGO GONZALEZ LOPEZ, RAFAEL TORRES SILVESTRES, SOLEDAD SANCHEZ GARCIA, JUAN FERNANDEZ, RODRÍGUEZ, FERNANDO GOMEZ COSTILLA, ALFONSO FRANCISCO CLAROS ARIAS, ANTONIO GAITAN SANCHEZ, LEON DIAZ ARAGON, H. FELIZ PALOMO TRIANO, IGNACIO MATORAYA, JOSE GAZPAR VAZQUEZ, ROCIO ORTIZ MENACHO, MANUEL PEREZ GONZALEZ, ROSA MARIA CARMONA JIMÉNEZ, BENJAMIN CAMACHO DE LA TORRE, IGNACIO MEDINA BLANES, SERGIO GONZALEZ GARRIDO, MANUEL ALBUERA HIDALGO, CARLOS FERNANDEZ CARRERA , DANIEL ALBANES LUQUE, DANIEL JESUS RUIZ PADILLA, ROBERTO VALENCI PEDROSA, JOSE ANTONIO MORAL GARCIA, JOSE LEPE LUQUE, VICTORIANO RIOS MORENO, JUAN PEREZ ALBAÑIL, MANUEL RUIZ SANCHEZ, FRANCISCO PARDO LOPEZ, ENRIQUE MACIAS RUEDA, JESUS GAMEZ RUIZ, JOSE LUIS

REINA MOLINA, ANGEL DIAZ GUERRERO, ENRIQUE BERROCAL TORRE, ANTONIA BERROCAL LOPEZ, FRANCISCO PADILLA ARREZA, RAQUIZ JIMENEZ HOCIS, FAUSTINO SANCHEZ LOPEZ, SALVADOR MILLAN GUERRERO, JOSE LUIS GUILLEN SERRANO, ANTONIO ESPAÑA VILLALTA, JOSE LUIS DIAZ RODRÍGUEZ, JOSE PEDRO QUINTANILLA, PECES, MARI CARMEN FERNANDEZ RODRÍGUEZ, JUAN MANUEL MONTIEL JURADO, DAVID DE LOS REYES VIDAL, JUAN ANTONIO MARTIN GOMEZ, JOSE MARIA GOMEZ RODRÍGUEZ, MIGUEL CASILLAS DE LOS REYES, JUAN M LEIVA ROMERO, JOSE ANTONIO CANILLAS LOPEZ, MANUEL SERRANO SANCHEZ, FRANCISO J. GALAN JIMÉNEZ, ANTONIO TORRES GARCIA, CARLOS MARIA MARTIN GONZALEZ, MIGUEL ANGEL GONZALEZ COSTA, MIGUEL ANGEL COLORADO ALVAREZ, ANDRES TOSE BERNAL, JOSE NARANJO JIMÉNEZ y ALEJANDRO CASTILLO CASTILLO, en escritos presentados el pasado mes de febrero.

TERCERO. Que se dé al presente expediente la tramitación que le corresponde de conformidad con las disposiciones legales aplicables.

"TEXTO DE LAS MODIFICACIONES DE LA ORDENANZA MUNICIPAL DEL TAXI

PRIMERO. Modificar el apartado 2 del artículo 1 de la Ordenanza Municipal para el servicio urbano e interurbano de transportes en automóviles ligeros que tendrá la siguiente redacción:

"2. En lo no previsto en la presente Ordenanza serán de aplicación la Ley 2/2003, de 12 de Mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía y el Decreto 35/2012, de 21 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo, así como las restantes disposiciones que en materia de transporte resulten aplicables".

SEGUNDO. Modificar el artículo 9 de la Ordenanza Municipal para el servicio urbano e interurbano de transportes en automóviles ligeros que tendrá la siguiente redacción:

"Artículo 9.

1. La Administración Municipal podrá autorizar a los titulares de licencia de taxi para llevar publicidad tanto en el exterior, como en el interior de los vehículos, con sujeción a las disposiciones legales de toda índole, siempre que se conserve la estética del vehículo, no se impida la visibilidad, no se genere riesgo alguno, ni la misma ofrezca un contenido inadecuado por afectar a principios y valores consustanciales a la sociedad.

2. Los titulares de licencia que deseen llevar publicidad interior o exterior deberá solicitar a la Administración Municipal la debida autorización, especificando el lugar de ubicación, formato, dimensiones, contenido, modo de sujeción, materiales empleados y demás circunstancias que se consideren necesarias para otorgar la autorización. En los casos en que resulte necesario irá acompañada del documento que acredite la

homologación y/o autorización que proceda de los organismos competentes en materia de tráfico, industria u otras.

3. La autorización de publicidad que, en su caso, se conceda caducará, en todo caso, el día 31 de diciembre de cada año. Cada autorización amparará un solo vehículo y deberá llevarse permanentemente en el vehículo.

4. Las asociaciones y entidades representativas del sector serán consultadas sobre la forma y contenido de la publicidad cuando se considere necesario."

TERCERO. Modificar el artículo 14 de la Ordenanza Municipal para el servicio urbano e interurbano de transportes en automóviles ligeros que tendrá la siguiente redacción:

"Artículo 14.

La transmisión de las licencias de taxi se realizará de acuerdo con lo previsto en el artículo 15 del Decreto 35/2012, de 21 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo".

CUARTO. Modificar el artículo 17 de la Ordenanza Municipal para el servicio urbano e interurbano de transportes en automóviles ligeros que tendrá la siguiente redacción:

"Artículo 17.

1. La prestación del servicio de taxi será realizada por la persona titular de la licencia en régimen de plena y exclusiva dedicación e incompatibilidad con otra profesión, salvo lo previsto en el apartado siguiente.

2. Las personas titulares de licencia de autotaxi podrán contratar a un conductor asalariado o utilizar los servicios de persona autónoma colaboradora para la prestación del servicio de taxi, previa autorización municipal, en los siguientes supuestos:

a) En el supuesto de accidente, enfermedad u otra circunstancia sobrevenida, prevista en el artículo 20 del Decreto 35/2012, de 21 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo, que impida el cumplimiento de la obligación de explotar directamente la licencia, en el que se podrá autorizar hasta un plazo máximo de dos años.

b) En el supuesto de transmisión de licencia "mortis causa" a un heredero forzoso o cónyuge viudo que no cumpla los requisitos para la prestación personal del servicio, en el que se podrá autorizar hasta un plazo máximo de 30 meses.

3. La contratación de conductor asalariado o la conducción de autónomo colaborador para la prestación del servicio en horario diferente al que corresponda al titular estará sometida a la autorización municipal, la cuál valorará de forma preferente el mantenimiento del equilibrio entre oferta y demanda del servicio de taxi, con el objeto de evitar que la contratación de asalariados pueda provocar una sobreoferta de taxi que pueda afectar al equilibrio económico de la explotación.

QUINTO. Modificar el artículo 20 de la Ordenanza Municipal para el servicio urbano e interurbano de transportes en automóviles ligeros que tendrá la siguiente redacción:

"Artículo 20.

1. Corresponde a la Administración Municipal la organización, ordenación y gestión de la oferta de taxi en los distintos períodos anuales de servicio para adaptarla a la demanda del mismo, tanto en el conjunto del municipio, como en zonas, áreas, paradas u horarios determinados.

2. Para el logro de lo dispuesto en el apartado anterior, la Administración Municipal podrá adoptar, entre otras, las siguientes medidas:

a) Turnos o períodos en que los vehículos afectos hayan de interrumpir la prestación del servicio.
b) Determinación de paradas de taxi y obligación o limitación de prestar servicio en áreas, zonas o paradas o en determinadas horas del día o de la noche.
c) Otras reglas de organización y ordenación del servicio en materia de horarios, calendarios, descanso y vacaciones, teniendo presente, además, en este caso, la legislación laboral y de seguridad social y la necesaria por motivos de seguridad vial.
d) La dispuesta en el artículo 17.3 de esta Ordenanza respecto a la autorización municipal para la contratación de conductores asalariados o la prestación de servicio de autónomos colaboradores.

3. Las medidas que, respecto a la organización de la oferta de taxi, adopte la Administración Municipal, requerirán la previa audiencia de las asociaciones representativas del sector del taxi, de los sindicatos representativos y de las organizaciones de usuarios y consumidores con implantación en su territorio."

Por todo ello, **SE PROPONE LA ADOPCIÓN DE LOS SIGUIENTES ACUERDOS:**

PRIMERO. Aprobar definitivamente la modificación de la Ordenanza Municipal para el servicio urbano e interurbano de transportes en automóviles ligeros, según el texto aprobado en Acuerdo adoptado por el Excmo. Ayuntamiento Pleno en la sesión ordinaria celebrada el 27 de febrero de 2013 y que se inserta al final de la presente Propuesta.

SEGUNDO. Desestimar las alegaciones presentadas por D. JUAN MANUEL PÉREZ SUÁREZ en escrito de 16 de mayo de 2013 y por D. JUAN MANUEL PÉREZ SUÁREZ, SALVADOR JIMÉNEZ MEDINA, FRANCISCO PORTILLO GUTIERREZ, OSMAR FLAITAS, DAVID MUÑOZ, CARMENZA NAVARRO, JOSE ANTONIO GAS, ANTONIO CISNEROS MORENO, CRISTOBAL ORTIZ MENACHO, PEDRO SANTOS CABRERA, EUSEBIO GUILES GOMEZ, JOSE ANTONIO VIZCAINO RODRÍGUEZ, FRANCISCO TORES DIAZ, RAFAEL PEREZ HERRAN, FRANCISCO GOMEZ PEÑA, FRANCISCO JOSE ANCA MELENDEZ, ANTONIO MARIN MEDINA, LUIS FERNANDEZ FERNANDEZ,

MARIA MONSALUD DIAZ MARIN, MARIA DEL CARMEN FERNANDEZ, RODRÍGUEZ, PEDRO TEJEDA TABERNA, JESUS BAEZ ALCAIDE, PEDRO JOSE AZUNGA GOMEZ, DIEGO GONZALEZ LOPEZ, RAFAEL TORRES SILVESTRES, SOLEDAD SANCHEZ GARCIA, JUAN FERNANDEZ, RODRÍGUEZ, FERNANDO GOMEZ COSTILLA, ALFONSO FRANCISCO CLAROS ARIAS, ANTONIO GAITAN SANCHEZ, LEON DIAZ ARAGON, H. FELIZ PALOMO TRIANO, IGNACIO MATORAYA, JOSE GAZPAR VAZQUEZ, ROCIO ORTIZ MENACHO, MANUEL PEREZ GONZALEZ, ROSA MARIA CARMONA JIMÉNEZ, BENJAMIN CAMACHO DE LA TORRE, IGNACIO MEDINA BLANES, SERGIO GONZALEZ GARRIDO, MANUEL ALBUERA HIDALGO, CARLOS FERNANDEZ CARRERA , DANIEL ALBANES LUQUE, DANIEL JESUS RUIZ PADILLA, ROBERTO VALENCI PEDROSA, JOSE ANTONIO MORAL GARCIA, JOSE LEPE LUQUE, VICTORIANO RIOS MORENO, JUAN PEREZ ALBAÑIL, MANUEL RUIZ SANCHEZ, FRANCISCO PARDO LOPEZ, ENRIQUE MACIAS RUEDA, JESUS GAMEZ RUIZ, JOSE LUIS REINA MOLINA, ANGEL DIAZ GUERRERO, ENRIQUE BERROCAL TORRE, ANTONIA BERROCAL LOPEZ, FRANCISCO PADILLA ARREZA, RAQUIZ JIMENEZ HOCIS, FAUSTINO SANCHEZ LOPEZ, SALVADOR MILLAN GUERRERO, JOSE LUIS GUILLEN SERRANO, ANTONIO ESPAÑA VILLALTA, JOSE LUIS DIAZ RODRÍGUEZ, JOSE PEDRO QUINTANILLA, PECES, MARI CARMEN FERNANDEZ RODRÍGUEZ, JUAN MANUEL MONTIEL JURADO, DAVID DE LOS REYES VIDAL, JUAN ANTONIO MARTIN GOMEZ, JOSE MARIA GOMEZ RODRÍGUEZ, MIGUEL CASILLAS DE LOS REYES, JUAN M LEIVA ROMERO, JOSE ANTONIO CANILLAS LOPEZ, MANUEL SERRANO SANCHEZ, FRANCISO J. GALAN JIMÉNEZ, ANTONIO TORRES GARCIA, CARLOS MARIA MARTIN GONZALEZ, MIGUEL ANGEL GONZALEZ COSTA, MIGUEL ANGEL COLORADO ALVAREZ, ANDRES TOSE BERNAL, JOSE NARANJO JIMÉNEZ y ALEJANDRO CASTILLO CASTILLO, en escritos presentados el pasado mes de febrero.

TERCERO. Que se dé al presente expediente la tramitación que le corresponde de conformidad con las disposiciones legales aplicables.

"TEXTO DE LAS MODIFICACIONES DE LA ORDENANZA MUNICIPAL DEL TAXI

PRIMERO. Modificar el apartado 2 del artículo 1 de la Ordenanza Municipal para el servicio urbano e interurbano de transportes en automóviles ligeros que tendrá la siguiente redacción:

"2. En lo no previsto en la presente Ordenanza serán de aplicación la Ley 2/2003, de 12 de Mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía y el Decreto 35/2012, de 21 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo, así como las restantes disposiciones que en materia de transporte resulten aplicables".

SEGUNDO. Modificar el artículo 9 de la Ordenanza Municipal para el servicio urbano e interurbano de transportes en automóviles ligeros que tendrá la siguiente redacción:

"Artículo 9.

1. La Administración Municipal podrá autorizar a los titulares de licencia de taxi para llevar publicidad tanto en el exterior, como en el interior de los vehículos, con sujeción a las disposiciones legales de toda índole, siempre que se conserve la estética del vehículo, no se impida la visibilidad, no se genere riesgo alguno, ni la misma ofrezca un contenido inadecuado por afectar a principios y valores consustanciales a la sociedad.

2. Los titulares de licencia que deseen llevar publicidad interior o exterior deberá solicitar a la Administración Municipal la debida autorización, especificando el lugar de ubicación, formato, dimensiones, contenido, modo de sujeción, materiales empleados y demás circunstancias que se consideren necesarias para otorgar la autorización. En los casos en que resulte necesario irá acompañada del documento que acredite la homologación y/o autorización que proceda de los organismos competentes en materia de tráfico, industria u otras.

3. La autorización de publicidad que, en su caso, se conceda caducará, en todo caso, el día 31 de diciembre de cada año. Cada autorización amparará un solo vehículo y deberá llevarse permanentemente en el vehículo.

4. Las asociaciones y entidades representativas del sector serán consultadas sobre la forma y contenido de la publicidad cuando se considere necesario."

TERCERO. Modificar el artículo 14 de la Ordenanza Municipal para el servicio urbano e interurbano de transportes en automóviles ligeros que tendrá la siguiente redacción:

"Artículo 14.

La transmisión de las licencias de taxi se realizará de acuerdo con lo previsto en el artículo 15 del Decreto 35/2012, de 21 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo".

CUARTO. Modificar el artículo 17 de la Ordenanza Municipal para el servicio urbano e interurbano de transportes en automóviles ligeros que tendrá la siguiente redacción:

"Artículo 17.

1. La prestación del servicio de taxi será realizada por la persona titular de la licencia en régimen de plena y exclusiva dedicación e incompatibilidad con otra profesión, salvo lo previsto en el apartado siguiente.

2. Las personas titulares de licencia de autotaxi podrán contratar a un conductor asalariado o utilizar los servicios de persona autónoma colaboradora para la prestación del servicio de taxi, previa autorización municipal, en los siguientes supuestos:

a) En el supuesto de accidente, enfermedad u otra circunstancia sobrevenida, prevista en el artículo 20 del Decreto 35/2012, de 21 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo, que impida el cumplimiento de la obligación de explotar directamente la licencia, en el que se podrá autorizar hasta un plazo máximo de dos años.
b) En el supuesto de transmisión de licencia "mortis causa" a un heredero forzoso o cónyuge viudo que no cumpla los requisitos para la prestación personal del servicio, en el que se podrá autorizar hasta un plazo máximo de 30 meses.

3. La contratación de conductor asalariado o la conducción de autónomo colaborador para la prestación del servicio en horario diferente al que corresponda al titular estará sometida a la autorización municipal, la cuál valorará de forma preferente el mantenimiento del equilibrio entre oferta y demanda del servicio de taxi, con el objeto de evitar que la contratación de asalariados pueda provocar una sobreoferta de taxi que pueda afectar al equilibrio económico de la explotación.

QUINTO. Modificar el artículo 20 de la Ordenanza Municipal para el servicio urbano e interurbano de transportes en automóviles ligeros que tendrá la siguiente redacción:

"Artículo 20.

1. Corresponde a la Administración Municipal la organización, ordenación y gestión de la oferta de taxi en los distintos períodos anuales de servicio para adaptarla a la demanda del mismo, tanto en el conjunto del municipio, como en zonas, áreas, paradas u horarios determinados.
2. Para el logro de lo dispuesto en el apartado anterior, la Administración Municipal podrá adoptar, entre otras, las siguientes medidas:

a) Turnos o períodos en que los vehículos afectos hayan de interrumpir la prestación del servicio.
b) Determinación de paradas de taxi y obligación o limitación de prestar servicio en áreas, zonas o paradas o en determinadas horas del día o de la noche.
c) Otras reglas de organización y ordenación del servicio en materia de horarios, calendarios, descanso y vacaciones, teniendo presente, además, en este caso, la legislación laboral y de seguridad social y la necesaria por motivos de seguridad vial.
d) La dispuesta en el artículo 17.3 de esta Ordenanza respecto a la autorización municipal para la contratación de conductores asalariados o la prestación de servicio de autónomos colaboradores.

3. Las medidas que, respecto a la organización de la oferta de taxi, adopte la Administración Municipal, requerirán la previa audiencia de las asociaciones representativas del sector del taxi, de los sindicatos representativos y de las organizaciones de usuarios y consumidores con implantación en su territorio."

Abierto el debate el Sr. Zorrilla Díaz dijo que en este punto se iba a remitir a lo que ya manifestaron en la aprobación inicial para no extenderse demasiado, que consideraban

convenientes y ajustadas algunas de las modificaciones que se hacían a la Ordenanza pero no así la modificación consistente en la necesidad de someter a autorización las nuevas contrataciones eventuales que se hicieran de personal asalariado con objeto de limitar el número de personas que puedan trabajar cada taxi, dijeron que esa medida iba a perjudicar fundamentalmente a la parte más débil del sector que eran los asalariados y que por otra parte dudaban de la eficacia de esa medida porque podría tener incluso efectos contraproducentes, si un coche era trabajado por una sola persona o muchos coches eran trabajados por una sola persona, lógicamente tenderían a concentrarse más en los horarios punta y quizás menos en los horarios menos rentables, produciéndose un desequilibrio y una merma también en lo que respectaba al Servicio Público, que por lo tanto y no habiéndose aceptado ninguna de las sugerencias que hicieron en la aprobación inicial sobre este punto concreto de la modificación el voto de su Grupo a la aprobación definitiva iba a ser en contra.

El Sr. Brenes Cobos dijo que se remitían a las intervenciones que hasta el momento se habían ido produciendo en los distintos trámites de aprobación de esta modificación de Ordenanza y anunció la abstención de su Grupo

El Sr. Maldonado Carrillo dijo que por parte del Equipo de Gobierno también se remitía al debate que se había producido ya en varias ocasiones y que votaban a favor.

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

La Comisión, con el voto el contra del Grupo IU.LV-CA, la abstención del Grupo Municipal Socialista y el voto a favor del Grupo Municipal Popular, y con el voto a favor del Grupo Municipal Popular, propuso al Excmo. Ayuntamiento Pleno acuerde prestar su aprobación a la propuesta contenida en el mismo.

ÁREA DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

Punto nº 3.- La Comisión del Pleno de Accesibilidad, Movilidad y Ordenación del Territorio y Vivienda, conoció propuesta del Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística de fecha 11 de junio de 2013, la cual copiada a la letra dice:

"Expediente: Plan General de Ordenación Urbanística 50/04. (PP 41/12 Corrección de error)
Interesado: De oficio.
Asunto: Informe jurídico y Propuesta de corrección de errores materiales.

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 de expediente de Corrección de errores materiales detectados en el Plan General de Ordenación Urbana de Málaga.**

RESULTANDO que hemos de tener presente en el expediente que nos ocupa los siguientes antecedentes de hecho:

1) Mediante Orden de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de **21 de enero de 2011**, se acuerda aprobar definitivamente, de manera parcial, la Revisión del Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga, de acuerdo con el artículo 33. 2 c) de la Ley 7/2002 de Ordenación Urbanística de Andalucía, suspendiendo o denegando la aprobación de la parte restante del documento aprobado por el Ayuntamiento Pleno de Málaga en sesión celebrada el 16 de julio de 2010.

2) En cumplimiento de la citada Orden se redacta nueva documentación y el **28 de abril de 2011**, el Excmo. Ayuntamiento Pleno acuerda tomar conocimiento del documento denominado *«Subsanación de deficiencias del documento de Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga, aprobado definitivamente por Orden de 21 de enero de 2011, en cumplimiento del apartado primero a) de la misma»*, de fecha marzo 2011 y, consecuentemente, aprobarlo a la vista de lo dispuesto en el informe técnico de 14 de abril de 2011. Igualmente se dispone la remisión del expediente a la Consejería de Obras Publicas y Vivienda de la Junta de Andalucía a fin de que por la Dirección General de Urbanismo se proceda a la verificación del Documento aprobado, y se disponga el registro y publicación de la «Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga» dándose cumplimiento a lo dispuesto en los artículos 40 y 41 de la LOUA.

3) El **6 de julio de 2011** se recibe el "Informe del Servicio de Planeamiento Urbanístico de la Dirección General de Urbanismo en relación al Documento de Cumplimiento de la Orden de la Consejera de Obras Públicas y Viviendas de 21 de enero de 2011, por la que se aprueba definitivamente de manera parcial la revisión del PGOU de Málaga" de fecha 30 de junio de 2011.

En dicho informe se ponen de manifiesto una serie de aspectos, entre los que cabe señalar, por afectar al expediente que ahora nos ocupa, que las correcciones de errores incorporadas al documento remitido no es posible realizarlas en dicho trámite por lo que éstas se excluyen en la documentación que se redacta con posterioridad por esta administración municipal

4) Mediante acuerdo plenario de **22 de julio de 2011**, se dispone **aprobar la documentación**, fechada en julio de 2011, de "*Subsanación de Deficiencias del documento de la Revisión- Adaptación del Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga, aprobado provisionalmente el 16 de julio de 2010, y aprobado definitivamente de manera parcial por Orden de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de 21 de enero de 2011, en cumplimiento del apartado Primero a) de la misma. Correcciones efectuadas según informe de la Dirección General de Urbanismo de 30 de junio de 2011*".

5) La Dirección General de Urbanismo, mediante Resolución de 28 de julio de 2011, informa favorablemente las determinaciones incluidas en el expediente de cumplimiento aprobado por el Pleno del Ayuntamiento de Málaga en las sesiones de 28 de abril y 22 de julio de 2011 antes citadas, disponiéndose la publicación de la Normativa de la Revisión-

Adaptación del PGOU de Málaga, aprobada por Orden de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de 21 de enero de 2011 que se realiza 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 adelante, la LOUA).

6) Con fecha **29 de noviembre de 2012**, el Excmo. Ayuntamiento Pleno acuerda, por un lado, tomar conocimiento de la corrección de errores materiales detectados en las determinaciones de la ordenación estructural del PGOU vigente y , por otro, de aprobar el expediente de corrección de errores materiales detectados en el PGOU vigente que no afectaban a la ordenación estructural, con sujeción a la documentación técnica fechada en noviembre de 2012 y, de conformidad con el informe técnico del Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística de 5 de noviembre de 2012.

Dado que el expediente de Corrección de errores referido, englobaba en un documento único, por razones de claridad técnica y documental, tanto aquellas correcciones cuya competencia es municipal como aquellas otras de competencia autonómica –por afectar a la ordenación estructural-, se dispuso que hasta tanto no se comunicase por la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente que se había procedido a la aprobación de las correcciones de errores de su competencia, no se procedería al depósito e inscripción en el Registro Municipal de Instrumentos de Planeamiento del referido expediente y a su posterior publicación. Con fecha 27 de diciembre de 2012 tuvo entrada en la Dirección General de Urbanismo de la citada Consejería las actuaciones administrativas reseñadas, sin que, al día de la fecha, obre en el expediente comunicación o resolución efectuada por parte de dicha Administración autonómica.

RESULTANDO que con fecha **10 de junio de 2013** se ha emitido informe técnico por el Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística proponiendo la corrección de una serie de nuevos errores materiales detectados en el PGOU-2011, que no afectan a las determinaciones de la ordenación estructural, y que se relacionan en el listado incluido en el informe y se reflejan en documentación fechada en junio/2013; concretamente indica el informe:

".....De las nueve correcciones que se tramitan, tres se corresponden con fichas, dos de ellas de errores del catálogo de edificios protegidos, en cuanto que no se grafía todas las edificaciones, como en el caso de la nº 46, o existe un error en la numeración de la calle del edificio que se protege (la nº 47), y otra (la nº 51)en relación con no aparecer una frase respecto a las cargas, idénticas en tres sectores, en uno de ellos, y parcialmente en el otro.

Otras tres tienen que ver con el vial local propuesto por el PGOU que no se adecua a la realidad, constituyendo claramente errores materiales. En un caso (la nº 48) en relación con el ancho de calle aprobado en un estudio de detalle con anterioridad; en otro (la nº 52), por aparecer un vial en fondo de saco no existente y sin ninguna razón de ser, o en otro (la nº 53), por justamente lo contrario, no haber calificado como viario un fondo de saco peatonal en la barriada de la Araña.

Las demás se corresponden con calificaciones. La nº 50 delimita correctamente el colegio Herrera Oria. La nº 49 corrige el error del PGOU que pone como zona verde una parcela calificada como UAS en un PERI aprobado del PGOU de 1983 que es asumido en

este PGOU como PA. Y la nº 54 corrige un claro error de una parcela no calificada (viario), que es una casa construida....."

CONSIDERANDO que de conformidad con lo establecido en el artículo 105.2 de la *Ley 30/1992 de 26 de noviembre de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común,* las Administraciones Publicas pueden en cualquier momento rectificar, de oficio o a petición de los interesados, los errores materiales, aritméticos o de hecho que padezcan sus actos.

CONSIDERANDO que, como se indica en Sentencia del Tribunal Supremo de 31 de octubre de 2000, *la facultad atribuida a la Administración para poder corregir o rectificar, sin ningún apremio temporal, los simples errores materiales apreciados en un acto administrativo, tiene como exclusiva finalidad que un simple error de esa naturaleza pueda pervivir, o produzca efectos desorbitados, como los que supondría que para corregir esa simple equivocación de hecho o material, intrascendente para el acto administrativo, fuera necesario acudir a los largos trámites de los procedimientos de revisión.*

Existe una constante jurisprudencia que mantiene que el error material o de hecho se caracteriza por ser ostensible, manifiesto, indiscutible y evidente por sí mismo, sin necesidad de mayores razonamientos, directamente constatables del expediente administrativo con independencia de toda opinión, criterio o calificación e interpretación.

CONSIDERANDO que del informe técnico emitido se infiere que los errores señalados en la documentación técnica elaborada no inciden en el fondo de lo que se corrige, expresando que todos ellos se pueden considerar materiales, de hecho o erratas.

CONSIDERANDO que el art. 1.2.2.3.8 de la normativa del PGOU-2011 establece lo siguiente respecto a la corrección de errores materiales:

Los simples errores materiales, aritméticos o de hecho, que se detecten en el Plan podrán corregirse mediante acuerdo plenario municipal de la Corporación. No obstante la corrección de las determinaciones pertenecientes a la ordenación estructural corresponderá a los órganos urbanísticos de la Junta de Andalucía previa audiencia del municipio.

Una vez aprobada por el órgano competente, la corrección se incorporará al documento de Plan General como anotación complementaria de la determinación que se corrige, procediéndose a su depósito en los Registros correspondientes de conformidad con lo dispuesto en los arts. 40 y 41 de la LOUA y Decreto 2/2004 y ulterior publicación en el Boletín Oficial de la Provincia conforme al art. 70.2 de la Ley 7/1985 de 2 de abril, según redacción de la Ley 57/2003 de 16 de diciembre, de medidas para la modernización del gobierno local, entrando en vigor cuando se haya comunicado a los órganos urbanísticos de la Junta de Andalucía, publicado completamente su texto y haya transcurrido el plazo previsto en el art. 65.

CONSIDERANDO que, dado que los errores materiales detectados no afectan a la ordenación estructural, corresponde la competencia para su rectificación al Excmo. Ayuntamiento Pleno de conformidad con el citado art. 1.2.2.3.8 del vigente Plan General.

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 el expediente de corrección de errores materiales *detectados en el PGOU vigente, que no afectan a la ordenación estructural, con sujeción a la documentación técnica fechada en junio 2013, de conformidad con el informe técnico del Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística de 10 de junio de 2013, y que se definen con la siguiente nomenclatura y numeración:*

46. *Corrección de error en ficha del Catálogo finca Sta. Tecla.*
47. *Corrección de error en ficha del Catálogo en Pº de Miramar 25*
48. *Corrección de error en calle Villanueva del Trabuco*
49. *Corrección de error en calificación de parcela en PA-PT.3(83)*
50. *Corrección de error en delimitación del Colegio Cardenal Herrera Oria*
51. *Corrección de error en ficha del SUS-CA.6 "Liria Oeste"y SUS-CA.7 "Liria Este".*
52. *Corrección de error de vial en fondo de saco en C/ San Martín*
53. *Corrección de error en calificación viario de C/ Escritor Borrajo Verdugo*
54. *Corrección de error en calificación de parcela de CTP en C/ Algarrobo 36*

SEGUNDO.-Depositar *dos ejemplares completos de la documentación que se aprueba 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.*

TERCERO.- Remitir *otros dos ejemplares completos del documento técnico, junto con certificado del acuerdo de corrección de errores a la Delegación Provincial de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía para 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 por el que se regulan los Registros administrativos de Instrumentos de planeamiento, de Convenios urbanísticos y de los Bienes y espacios catalogados y se crea el Registro Autonómico.*

CUARTO.- Cumplimentado el punto anterior *mediante su depósito y una vez 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,* ***se procederá a publicar el referido acuerdo de corrección de errores*** *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.*

QUINTO.- *Dar traslado del presente acuerdo a:*

-Servicio de Licencia de Obras del Departamento de Disciplina Urbanística
-Servicio de Ejecución del Planeamiento.

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 dijo que iban a votar a favor, pero que querían llamar la atención sobre los errores detectados a raíz de informes de la Junta de Andalucía y sobre todo del dato de que recaían casi todos los errores, o muchos de ellos, en edificios incluidos en el Catálogo de Edificios Protegidos.

El Sr. Brenes Cobos dijo que su Grupo también iba a votar a favor de este punto y que les gustaría hacer un llamamiento sobre un ruego que ya se llevó a esa Comisión, sobre una vivienda en Colmenarejo, que le constaba que ya habían tenido alguna reunión al respecto en la zona del diseminado de los Randos, la titular de una de esas viviendas era Dña. Ana Mª Muriano y le constaba que se habían reunido con ella, que asimismo le constaba también que había solicitada una reunión con el Alcalde desde el día 20 de mayo, también había una reunión solicitada al Concejal de Urbanismo, y en todo caso, al parecer, también se trataba de un error material a la hora de elaborar el Plan General, esa vivienda se dejó fuera del Suelo Urbano Consolidado y la verdad era que había tenido y estaba teniendo bastantes consecuencias, que no era algo que lo dijese el Grupo Municipal Socialista, era algo que el Equipo de Gobierno había reconocido en las reuniones que se habían mantenido con esas familias y con sus abogados. Es decir que no era algo que estuviese planteando de manera gratuita el concejal que les hablaba, y lo único que le solicitaba era que también, si era así, iniciasen de oficio ese expediente para la modificación de ese error que en su día se pudo cometer, igual que ya tenían 54 errores detectados que estaban enmendándose, y que finalmente se le pueda dar solución a esa situación, a ese error material de no considerar como Suelo Urbano Consolidado una vivienda que lo era.

El Sr. Maldonado Carrillo le pidió al Sr. Brenes que al acabar la Comisión le facilitase los datos, si no tenía inconveniente, con el compromiso de llamar a esa familia y concretar el tema, y que si se había producido algún error les garantizaba que lo iban a solucionar.

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

La Comisión, con la unanimidad de todos sus miembros, 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 propuesta del Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística de fecha 7 de junio de 2013, la cual copiada a la letra dice:

"Expediente: Plan Especial de Reforma Interior PP 2/09
Promotor: De oficio
Situación: SUNC-R-PD.3 del PGOU-2011 "Monte Dorado"
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 Plan Especial del Sector SUNC-R-PD.3 (PD.2 en el PGOU-97) "Monte Dorado" tiene por **objeto** el desarrollo de las determinaciones del Plan General aprobado definitivamente de manera parcial por Orden de la Consejería de Obras Públicas y Viviendas, de 21 de enero de 2011, y publicado en el BOJA el 30 de agosto de 2011; todo ello, con el fin de convertir estos suelos urbanos no consolidados procedentes de la autoconstrucción en suelos ordenados urbanísticamente para que, con la gestión adecuada, puedan proceder a su legalización, urbanización y dotarse de los equipamientos previstos.

RESULTANDO del expediente, los siguientes antecedentes de hecho:

- Con fecha **12 de abril de 2013** la Junta de Gobierno Local acordó **otorgar nueva aprobación provisional al Plan Especial de Reforma Interior del SUNC-R-PD.3 "Monte Dorado",** promovido de oficio, de acuerdo a la documentación técnica fechada febrero/2013, todo ello de conformidad con el informe técnico del Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística de 3 de abril de 2013

- Con fecha **31 de mayo de 2013** ha tenido entrada informe favorable de la Delegación Territorial de Málaga de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, preceptivo al amparo de lo previsto en el art. 31.2.C) de la LOUA.

- Con fecha **3 de junio de 2013** se emite informe técnico del Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística proponiendo la aprobación definitiva del expediente con sujeción a la documentación técnica fechada febrero de 2013.

CONSIDERANDO que con fecha 16 de julio de 2010 recibe nueva aprobación provisional, por el Excmo. Ayuntamiento Pleno, la «Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga» en base a la documentación redactada de oficio fechada "Junio de 2010". Dicha documentación ha sido aprobada definitivamente de manera parcial por Orden de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, de 21 de enero de 2011 y verificada, por la Dirección General de Urbanismo, 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, por lo que 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 documento del PGOU recoge el Sector SUNC-R-PD.3 (PD.2 en PGOU-97) "Monte Dorado" fijando los parámetros urbanísticos y superficies coherentes para el desarrollo de esta zona urbana semiconsolidada, y cuyo desarrollo se remite a la redacción previa de un Plan Especial de Reforma Interior que mantiene los objetivos previstos en el PGOU de 1997.

CONSIDERANDO el informe técnico favorable a la aprobación definitiva emitido por el Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística de 3 de junio de 2013.

CONSIDERANDO que en cuanto a la gestión del planeamiento, es preciso señalar que según se establece en el apartado 5 de la documentación técnica, relativo a la Gestión del ámbito, se contempla una única área de reparto y siete unidades de ejecución, a desarrollar cuatro de ellas por el sistema de cooperación y las restantes por contribuciones especiales, según lo previsto en el artº 105.5 de la LOUA, que dispone:

"En suelo urbano no consolidado, el objeto y los efectos de la delimitación de unidades de ejecución podrá circunscribirse a la fijación del ámbito de sujeción al pago de cuotas de urbanización para la cobertura del coste de las infraestructuras, los servicios y los equipamientos previstos por el planeamiento. Dicho coste operará como referencia para la fijación de la base imponible de las contribuciones especiales de acuerdo con la legislación reguladora de las Haciendas Locales, aplicándose como módulos de reparto, conjuntamente, la superficie de las fincas o parcelas y su valor catastral a efectos del impuesto sobre bienes inmuebles."

En este mismo sentido, el PGOU-2011 contempla como instrumentos de gestión asistemática, en toda clase de suelo, en su artº 2.4.9.2 (aptdo 2.3) la imposición de contribuciones especiales tanto por la adquisición de terrenos dotacionales, como por la realización de obras de urbanización o del establecimiento o ampliación de servicios públicos, cuando no fuera posible su obtención o costeamiento mediante los instrumentos de reparto de beneficios y cargas derivados del planeamiento urbanístico.

CONSIDERANDO lo dispuesto en los artículos 31 a 41 de la LOUA, art. 147 del Reglamento de Planeamiento y demás concordantes y de aplicación sobre tramitación de los planes especiales, debiéndose tener en cuenta igualmente el Decreto 525/08 de 16 de diciembre de la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio por el que se regula el ejercicio de las competencias de la Administración de la Junta de Andalucía en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo (BOJA de 20 de enero de 2009), y las innovaciones introducidas por la Ley 57/2003 de 16 de diciembre, de Medidas para la Modernización del Gobierno Local, respecto a los órganos competentes para su aprobación en la Ley 7/1985 de 2 de abril, de Bases del Régimen Local.

CONSIDERANDO que de conformidad con lo previsto en el art. 32 de la LOUA en el expediente han sido requeridos los informes preceptivos a las entidades administrativas gestoras de intereses públicos afectados.

CONSIDERANDO que según los informes emitidos, el documento examinado cumple con lo dispuesto en los artículos 14 y 19 de la Ley 7/2002 de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA), 84 y 85 del Reglamento de Planeamiento Urbanístico (RP) y disposiciones del PGOU aprobado definitivamente.

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 Movilidad, Accesibilidad, Ordenación del Territorio y Vivienda, en función de las competencias que tiene asignadas, que a su vez proponga al Excmo. Ayuntamiento Pleno la adopción de los siguientes

ACUERDOS:

PRIMERO.- Aprobar definitivamente al Plan Especial de Reforma Interior del SUNC-R-PD.3 "Monte Dorado", *promovido de oficio, de acuerdo a la documentación técnica fechada febrero/2013, todo ello de conformidad con el informe técnico del Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística de 3 de junio de 2013 y los artículos 31 al 41 de la Ley 7/2002 de Ordenación Urbanística de Andalucía.*

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 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 y 19 del Decreto 2/2004, de 7 de enero.*

***TERCERO.-** Una vez cumplimentado el acuerdo 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, 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, no entrando en vigor hasta que se haya publicado completamente su texto y haya transcurrido en plazo previsto en el art. 65.2 de la citada ley 7/85 (15 días hábiles).*

***CUARTO.-** Hacer constar expresamente que, a los efectos de ejecución del planeamiento, se contempla un área de reparto, y siete unidades de ejecución, a desarrollar cuatro de ellas por el sistema de cooperación y las restantes por contribuciones especiales a los efectos de sujeción al pago de cuotas de urbanización para la cobertura del coste de las infraestructuras y de los equipamientos, para lo que se deberán hacer la oportunas previsiones presupuestarias a tal efecto, todo ello de conformidad con el art. 105.5 de la LOUA puesto en concordancia con el art° 34 del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Hacienda Locales.*

***QUINTO.**- Hacer constar que tras la recepción por el Excmo. Ayuntamiento de las futuras obras de urbanización la conservación de las mismas corresponderá a los propietarios agrupados en Entidad Urbanística Colaboradora de Conservación que a tal efecto habrá de constituirse, significando expresamente que la pertenencia a dicha entidad será obligatoria para todos los propietarios comprendidos en ese ámbito territorial. La transmisión de la titularidad llevará consigo la incorporación del adquirente desde el mismo momento de la transmisión, todo ello conforme al art.153 de la LOUA y art. 25 al 30 del Reglamento de Gestión Urbanística.*

***SEXTO.**- Dar traslado de este acuerdo al Servicio de Ejecución del Planeamiento, para que se haga constar en cada una de las fincas resultantes del Proyecto de Reparcelación, dicha obligación legal establecida en el presente instrumento de planeamiento, siendo una de las circunstancias que ha de contener el título inscribible, de acuerdo con lo dispuesto en el Real Decreto 1093/97, de 4 de Julio por el que se aprueba las normas complementarias al Reglamento para la ejecución de la Ley Hipotecaria sobre*

inscripción en el Registro de la Propiedad de actos de naturaleza urbanística, en concordancia con el Texto Refundido de la Ley del Suelo.

SÉPTIMO.- *Dar traslado del presente acuerdo al Servicio de Licencia de Obras, para que dicha obligación legal se contemple como condición especial en las licencias que se concedan en este Sector, conforme a lo establecido en los artículos 51.1 (aptdos d y h), 52 y 53 del Texto Refundido de la Ley del Suelo aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2008 de 20 de junio –según nueva redacción dada por Real Decreto Ley 8/2011 de 1 de julio (BOE de 7/7/11)- y RD 1093/97 de 4 de julio, por el que se aprueba las normas complementarias al Reglamento para la ejecución de la Ley Hipotecaria sobre inscripción en el Registro de la Propiedad de actos de naturaleza urbanística, entendiéndose que dicha obligación deberá estar cumplida antes de la concesión de la Licencia de Primera Ocupación, debiéndose aportar antes de la concesión de esta última, nota simple registral en la que se constate que se ha realizado la nota marginal a la que se refieren los preceptos legales anteriormente mencionados.*

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

1. *Servicio de Ejecución de Planeamiento.*
2. *Departamento de Disciplina Urbanística de la Gerencia Municipal de Urbanismo, Obras e Infraestructuras.*
3. *Junta Municipal del Distrito.*
4. *Departamento de Gestión Económica y Recursos Humanos en atención a lo previsto en el apartado Cuarto.*
5. *Interesados personados en el expediente.*

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

Abierto el debate el Sr. Zorrilla Díaz dijo que el punto que se llevaba era la aprobación definitiva del PERI "Monte Dorado" que era algo que habían reivindicado durante mucho tiempo desde su Grupo y que también había sido algo que habían estado esperando durante mucho tiempo, sobre todo, los vecinos afectados directamente por ese PERI. Que en su Grupo creían que el acuerdo podría ser mejorable, no era exactamente ni lo que ellos esperaban ni quizá tampoco lo que esperaban los vecinos, habían echado en falta el que se hubiese contado más con los vecinos a la hora de su tramitación, no obstante creían que era un avance.

Continuó diciendo que aprovechando que había al menos un vecino de los afectados por este PERI podrían explicar muy brevemente las principales determinaciones que contenía la aprobación definitiva conforme al informe técnico en cuanto a lo económico y demás, que el voto de su Grupo iba a ser favorable.

El Sr. Brenes Cobos dijo que su Grupo se alegraba que fuese ya la aprobación definitiva de ese PERI, era algo que llevaban bastante tiempo reivindicando al Equipo de Gobierno, desde el año 2004, creía recordar que fue la primera iniciativa que se registró por su parte sobre el PERI "Monte Dorado", habían tardado diez años, que también era

cierto que ese PERI venía del año 87, esa necesidad de ordenar el sector, desde el año 87 hasta el año 2009 que fue cuando se inició la tramitación del PERI, que la verdad era que habían pasado veintidós años sin actuar.

Asimismo dijo que tenían sus reservas sobre algunas de las cuestiones que se habían planteado, habían presentado alegaciones en su momento a ese Plan Especial y lo que en ese momento les preocupaba era la situación en la que se encontraban algunas viviendas, creía que eran una veintena de viviendas que tenían expedientes de Disciplina Urbanística abiertos y que esperaban que definitivamente con ese Plan Especial también se contribuyese no solamente a ordenar, reurbanizar el sector, sino también a dar solución a algunas de las situaciones que se presentaban en esa zona de la Ciudad.

El Sr. Maldonado Carrillo dijo que quería confirmar que el PERI que llevaban a aprobación definitiva había sido debatido y consensuado con los vecinos, naturalmente contemplaba la solución para muchos de ellos e inevitablemente no la contemplaba para aquellos para los que no había sido posible encontrar una solución; el resto de los temas que planteaba el Sr. Brenes en relación a cuestiones o bien judiciales o bien de sanciones desde la propia Gerencia de Urbanismo lo que la Ley marcaba y obligaba no lo podían cambiar, ni debían cambiarlo, en lo que pudieran echar una mano ya lo estaban haciendo. Que le pediría a Miguel A. Ruiz Barrionuevo que puesto que el portavoz de Izquierda Unida quería alguna información que tomase la palabra.

El Sr. Ruiz Barrionuevo dijo que le había parecido entender que quería una exposición genérica de lo que era el PERI "Monte Dorado", que se trataba de un Plan Especial de Reforma Interior para unos suelos producto de autoconstrucción en toda la zona de Monte Dorado que comprendía un ámbito total de 146.000m2, en el que en principio la ordenación prevista tenía por objeto reconocer todas las edificaciones existentes salvo las que por el tema de afección de servidumbre de carreteras del túnel de Monte Dorado había sido imposible regularizar. Que el 100 por 100 de las viviendas existentes dentro del PERI se regularizaban salvo las que estaban afectadas por esa afección. Que lo que se planteaba era una ordenación general con unas cargas de urbanización a repartir entre todos los propietarios existentes, que desde que se aprobó inicialmente hasta la aprobación definitiva se había producido una reducción importante en cuanto a obras de urbanización a gravar a los vecinos, un montante inicial de 7 millones hasta el definitivo de 2,5 millones había sido el resultado de todas esas conversaciones, reuniones que se habían ido manteniendo con los vecinos para hacer más viable la actuación.

Concluyó su intervención diciendo que si querían una información puntual sobre alguna de las parcelas cuando acabase la Comisión podían bajar al Departamento y con la documentación completa del PERI podrían aclarar todas las cuestiones que quisieran plantear, si les parecía.

El Sr. López Maldonado dijo que entendían que se posponía una posible aclaración en el pormenor.

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

La Comisión, con la unanimidad de los miembros presentes, 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 propuesta del Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística de fecha 6 de junio de 2013, la cual copiada a la letra dice:

"**Expediente**: Estudio de Detalle PP 42-12
Situación: C/ Fray Luis de Granada, nº 6 (Olías)
Solicitante: Don Manuel Ramírez Blanco
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, según se especifica en informe técnico obrante en el expediente, el **ámbito** del presente Estudio de Detalle lo constituye una parcela catastral (de unos 111 m2 de superficie aproximadamente) en la pedanía de Olías, núcleo urbano sin continuidad con la trama principal de la ciudad. La parcela forma parte del suelo urbano consolidado, y está afectada por la apertura prevista de un ramal viario que motiva la redacción del documento.

La parcela se sitúa dando frente a uno de los espacios públicos de más amplitud en la barriada, un ensanchamiento que se produce en c/ Alhama. Sobre ella existen algunas edificaciones ruinosas, y su desarrollo es a cota de calle, dando la espalda a un talud pronunciado, sujeto por muros, tras el que el tejido urbano prosigue a una cota superior en la calle Fray Luis de Granada, hacia la que la parcela tiene una fachada nominal pero no practicable.

RESULTANDO que el plano de alineaciones del PGOU vigente (que mantiene las determinaciones del 97) prevé sobre esta parcela la apertura de un ramal viario quebrado que comunicaría la calle Alhama con la calle Fray Luis de Granada, partiendo en dos la parcela, redactándose el presente Estudio de Detalle con el **objeto** de adaptar las alineaciones oficiales y ordenar el volumen resultante sobre la parcela.

Con anterioridad fue presentado por la propiedad expediente de alineaciones, incoado bajo la referencia PP 3001/11 que se consideró insuficiente para resolver adecuadamente la cuestión y que ha motivado la redacción del presente Estudio de Detalle.

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

- Con fecha **12 de abril de 2013** se ha adoptado acuerdo de la Junta de Gobierno Local de **aprobación inicial** del Estudio de Detalle que nos ocupa, con sujeción a la documentación técnica fechada el 10 de mayo de 2012, de acuerdo con el informe técnico municipal de fecha 16 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 **3 al 27 de mayo de 2013, ambos inclusive,** en el Diario Málaga Hoy de **8 de mayo de 2013** y el BOP de **8 de mayo 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 de los terrenos según los datos resultantes del Catastro y Registro de la Propiedad, que coincide con el promotor del Estudio de Detalle.

- Según se hace constar en certificado emitido por la Vicesecretaría Delegada de la Gerencia Municipal de Urbanismo, con fecha **7 de junio de 2013**, durante el plazo de información pública general y notificaciones personales no ha tenido entrada alegación alguna.

CONSIDERANDO el informe técnico favorable al Estudio de Detalle, emitido por el Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística con fecha 16 de enero de 2013, obrante en el expediente.

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 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* en concordancia con el art. 7.3.1 *Clasificación de la red viaria urbana* del PGOU vigente:

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 que según se indica en el informe técnico municipal el Estudio de Detalle no incrementa el aprovechamiento urbanístico de la parcela, cumpliéndose con lo previsto en el art. 15.2 de la LOUA.

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, que de conformidad con lo dispuesto en los artículos 32.1.2ª y 39 de la LOUA se ha procedido a la notificación individualizada del trámite de información pública a los propietarios incluidos en el ámbito que resultan de los datos obrantes en el Registro de la Propiedad y el Catastro.

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.- *Aprobar* ***definitivamente*** *el Estudio de Detalle promovido por Don Manuel Ramírez Blanco en la calle Fray Luis de Granada, nº 6 (Olías), según la documentación técnica fechada el 10 de mayo de 2012, de acuerdo con el informe técnico municipal de fecha 16 de enero de 2013 emitido por el Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística y con lo dispuesto en los arts. 31 al 41 de la LOUA.*

SEGUNDO.- 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.*

TERCERO.- *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.*

CUARTO.- *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.*

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

1. *Departamento de Disciplina Urbanística de la Gerencia Municipal de Urbanismo, Obras e Infraestructuras. Servicio de Licencias de Obra.*
2. *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."

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 con 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.- La Comisión del Pleno de Accesibilidad, Movilidad y Ordenación del Territorio y Vivienda, conoció propuesta del Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística de fecha 12 de junio de 2013, la cual copiada a la letra dice:

"**Expediente**: Estudio de Detalle PP 6/07
Situación: UO-1 del PAM PERI LE.6 San Telmo
Solicitante: Los Jarales Altos Desarrollos Inmobiliarios, S.L.
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 Inicial:**

RESULTANDO que el **ámbito** del presente Estudio de Detalle lo constituye una parcela incluida en el ámbito del PAM PERI LE.6 San Telmo del PGOU/97, en el litoral este de Málaga entre la Urbanización Cerrado de Calderón y los Baños del Carmen. La parcela según la documentación técnica aportada cuenta con una superficie de 2.532,40 m2 (de los cuales 1.604,73 m2 están calificados de CJ.1 y 927,67 m2 de zona verde privada) y se accede a ella por calle Torre de San Telmo, vial rodado que parte de la Avenida Pintor Sorolla.

RESULTANDO que el Estudio de Detalle que nos ocupa tiene por **objeto** desarrollar el ámbito marcado como "UE1" en el PAM PERI LE.6 San Telmo, ordenando los volúmenes y definiendo las alineaciones y rasantes. Dicho PERI denomina al ámbito indistintamente UE-1 y UO-1, si bien expresamente se especifica que se trata de una **unidad de ordenación** y no de ejecución, esto es, se pide su desarrollo con el presente instrumento de planeamiento, a efectos de ordenación, sin que tenga que mediar mecanismo de gestión alguno. El PERI delimita el ámbito de esta unidad de ordenación y además vincula una zona con destino de zona verde privada y otra residencial CJ1.

RESULTANDO los siguientes **antecedentes de hecho:**

- Con fecha **8 de octubre de 2010**, por acuerdo de la Junta de Gobierno Local, se aprobó inicialmente el presente Estudio de Detalle, con sujeción a la documentación técnica con fecha de visado 11 de mayo de 2010 (consistente en 65 páginas de memoria y 19 planos) y de acuerdo con las consideraciones del informe técnico favorable de 6 de septiembre de 2010 emitido por el Departamento de Planeamiento y Gestión.

-Mediante anuncios publicados en el Tablón de Edictos de la Gerencia de Urbanismo durante el período comprendido entre los días **19 de noviembre al 14 de diciembre de 2010**, ambos inclusive, el BOP de **9 de diciembre de 2010** y Diario La Opinión de Málaga de **30 de diciembre de 2010**, se sustanció la información pública de la aprobación inicial, según consta en las copias unidas al expediente.

-Con fecha **25 de enero de 2011** fue emitido informe jurídico por el Departamento de Planeamiento y Gestión a la vista de la documentación presentada por el promotor con relación a la acreditación de los titulares registrales y catastrales; en dicho informe se concluye que procede la notificación del acuerdo de aprobación inicial adoptado, además de a la entidad promotora del Estudio de Detalle, a todos los interesados relacionados en anterior informe de 1 de octubre de 2010 que aparecen como titulares según el Registro de la Propiedad y el Catastro, a fin de cumplimentar lo previsto en el artículo 32.1.2ª de la LOUA. Asimismo se indica que con el Estudio de Detalle se pretenden realizar operaciones de segregación y agregación de parcelas (fincas 41.496-parcela C- y 6.897-parcela A) por lo que habrá de emitirse informe técnico que analice el cumplimiento de la normativa para poder autorizar dichas segregaciones conjuntamente con el acto de aprobación definitiva.

-El **3 de mayo de 2011** se recibe informe favorable del Servicio de Cartografía y Topografía del Departamento de Proyectos y Obras.

-El **20 de mayo de 2011** se emite nuevo informe jurídico por el Departamento de Planeamiento y Gestión en el que se indica que debe de aportarse documentación en relación a las operaciones de segregación y/o agregación, que ha sido imposible la notificación de varios de los titulares que constan en el Registro de la Propiedad y en el Catastro y que no se ha acreditado la representación de Dª Olivia González Pérez.

-Con fecha **29 de enero de 2013** se presenta nueva documentación técnica por parte de D. Sixto Serrano Rodríguez, notas simples registrales de las fincas objeto del Estudio de Detalle, además de manifestar ser el representante de la sociedad promotora del Estudio de Detalle.

- Mediante anuncio publicado en el BOP de fecha **10 e mayo de 2013** se ha efectuado notificación personal por domicilio desconocido a D. Francisco Fernández Duran, herederos de D. J. Luis Fernández Agrasot, Dª Elisa Agrasot Franch y D. Francisco Agrasot y al propiedtario de la finca de referencia catastral 6751102UF7665S0001KZ localizada en C/ La Vihuela nº 36.

- Finalmente, según se hace constar en el certificado emitido por la Vicesecretaría Delegada de la Gerencia Municipal de Urbanismo, con fecha **12 de junio de 2013**, durante el plazo de información pública general y notificaciones personales no han tenido entrada alegaciones al presente Estudio de Detalle.

CONSIDERANDO que con fecha **7 de febrero de 2013** ha sido emitido informe técnico por el Departamento de Planeamiento y Gestión en el que se concluye y propone:
"Conclusión:

Con la documentación aportada queda cumplimentado el requerimiento realizado en informe técnico de 11 de febrero de 2010, reiterado en el apartado 1º del informe jurídico de 20 de Mayo de 2011.

Compatibilidad con el PGOU – 11 (Plan vigente):

En el PGOU – 11 (Plan vigente) el sector que se ordena está incluido en un ámbito de suelo urbano consolidado con planeamiento aprobado modificado del PGOU 83 denominado PAM–LE.6(83)M regulado por el articulo 11.1.10 de la normativa del PGOU.

Como se puede comprobar en la ficha que se adjunta las modificaciones derivadas de la aplicación del nuevo Plan (delimitación de ED-LE.8 y de SLV-LE.21) son de escasa entidad y no afectan ni modifican al ámbito de suelo que se ordena mediante el presente ED.

En el ámbito del suelo que se ordena son de aplicación las determinaciones del planeamiento de desarrollo aprobado con anterioridad que en este caso son las determinaciones aprobadas en el PAM–LE.6 "PERI–LE.1 San Telmo" que fue aprobado definitivamente el 26-11-99.

PROPUESTA

Sin entrar a analizar la documentación que se aprobó inicialmente de acuerdo con las consideraciones del informe técnico favorable de 6 de septiembre de 2010, no observa inconveniente técnico para **proponer que continúe el trámite del expediente** y se proceda a la aprobación definitiva del mismo conforme a la documentación técnica que ha recibido Aprobación Inicial, documentación que tiene fecha de visado de 11 de mayo de 2010 (consistente en 65 páginas de memoria y 19 planos), al plano E0.1 "Topográfico en coordenadas UTM" fechado en Abril de 2011 y al plano P.01 "Fincas resultantes" que tiene fecha de Septiembre 2011."

CONSIDERANDO que se ha dado cumplimiento a lo previsto en el art. 32.1.regla 2ª de la LOUA que establece que en el trámite de información pública deberá efectuarse llamamiento a la propiedad de los terrenos comprendidos en el ámbito (según el Registro de la Propiedad y el Catastro) con notificación del acuerdo de aprobación inicial.

CONSIDERANDO que, a tenor de lo dispuesto en los artículos 66 y siguientes de la *Ley 7/2002 de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía* relativos a las parcelaciones, artículo 17 del *Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Suelo*, sobre formación de fincas y parcelas y relación entre ellas, puestos en concordancia con el artículo 4.7.15 del PGOU-2011, sobre licencias de parcelación, la aprobación del presente Estudio de Detalle lleva implícito el otorgamiento de la licencia de parcelación que legitima el acto de división de suelo que se pretende, por lo que podrán autorizarse e inscribirse escrituras públicas que contengan el acto de parcelación descrito en el presente instrumento de planeamiento.

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,* apareciendo el ámbito al que nos referimos como PAM-LE.6(83)M.

CONSIDERANDO lo dispuesto en el art. 15.1.a) de la Ley 7/2002 de Ordenación Urbanística de Andalucía de 17 de diciembre que dispone:

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.

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, eleve propuesta al Excmo. Ayuntamiento-Pleno, para la adopción de los siguientes

ACUERDOS:

PRIMERO.- Aprobar definitivamente el Estudio de Detalle *en la UO-1 (también llamada UE-1) del PAM PERI LE.2 "San Telmo", promovido por Los Jarales Altos Desarrollos Inmobiliarios, S.L., con sujeción a la documentación técnica con fecha de visado 11 de mayo de 2010, (consistente en 65 páginas de memoria y 19 planos), plano E 0.1 "Topográfico en coordenadas UTM" fechado en abril 2011 y plano P.01 "Fincas resultantes" de septiembre 2011, de acuerdo con las consideraciones de los informes técnicos favorables de 6 de septiembre de 2010 y 7 de febrero de 2013 emitidos por el*

Departamento de Planeamiento y Gestión y de conformidad con lo dispuesto en los arts. 31 al 41 de la LOUA y disposiciones del PGOU vigente.

SEGUNDO.- *Significar expresamente que la aprobación definitiva del presente Estudio de Detalle lleva* ***implícito el otorgamiento de la licencia de parcelación*** *que legitima el acto de división de suelo que se pretende, por lo que podrán autorizarse e inscribirse escrituras públicas que contengan el acto de parcelación descrito en el presente instrumento de planeamiento, con la advertencia hecha en el apartado SEGUNDO, 1 de esta propuesta.*

TERCERO.- *Significar al interesado que* ***es condición de la citada licencia de parcelación*** *el que, en el plazo de tres meses desde la notificación de la aprobación definitiva del Estudio de Detalle que nos ocupa, se presente en esta Gerencia escritura pública en la que se contenga el acto de parcelación autorizado, advirtiéndole que de no aportarse ésta, dicha parcelación quedará sin efecto "ex lege", todo ello, a tenor de lo previsto en el artº 66.5 de la Ley 7/2002 de 17 de diciembre de Ordenación Urbanística de Andalucía.*

CUARTO.- 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.*

QUINTO.- *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.*

SEXTO.- *Señalar que el anuncio para poder proceder a la publicación de la aprobación definitiva en el BOP, se pondrá a disposición en el Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística para que se realice dicha publicación; 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, transcurridos tres meses desde la retirada del anuncio sin que éste se haya publicado, se puede incurrir en causa de caducidad del procedimiento administrativo al haberse paralizado éste por causa imputable al solicitante, todo ello, sin perjuicio de la Resolución que deba dictarse declarando la caducidad y el archivo de las actuaciones.*

SEPTIMO.- Advertir expresamente *que el proyecto de edificación que se presente deberá contener las* ***medidas correctoras*** *para evitar el riesgo de avalancha de las rocas inestables existentes sobre la parcela, durante la ejecución de la obra y a futuro, según estudio geológico que constituye anexo del Estudio de Detalle.*

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

1. *Departamento de Disciplina Urbanística de la Gerencia Municipal de Urbanismo, Obras e Infraestructuras.*
2. *A la Junta de Distrito correspondiente.*

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

Abierto el debate el Sr. Brenes Cobos mostró su preocupación por la situación.

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 con 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 7- **Se dio cuenta de Moción presentada por el Portavoz del Grupo Municipal I.U. L.V.-C.A., D. Eduardo Zorrilla Díaz, relativa al inicio de los trámites para la apertura de la necrópolis de Yabal Faruh en calle Agua, de fecha 11 de junio de 2013, la cual es como sigue:**

"La necrópolis de Yabal Faruh es un yacimiento arqueológico situado en el número 22 de la calle Agua, en el barrio de la Victoria. Se trata de un cementerio islámico compuesto por dos mezquitas funerarias, un mausoleo y oratorios funerarios.

Este cementerio que tuvo su uso entre los siglos XI al XV Las tumbas monumentales fueron realizadas con sillares de arenisca, azogue y tizón. Del panteón se distinguen cuidadas decoraciones en yeso propias de la religión musulmana, como estrellas de ocho puntas o el árbol de la vida.

Yabal Faruh es un yacimiento arqueológico de un enorme valor, ya que es la mayor necrópolis andalusí encontrada en toda España y además contiene las dos únicas mezquitas funerarias conocidas hasta la fecha en la España islámica.

Estas mezquitas responden al modelo más sencillo de mezquita andalusí, de una sola nave, planta cuadrangular y Mihrab (nicho curvo) en el muro de la "quibla" (el que marca la dirección a la Meca). A diferencia de las mezquitas de oración carecen de puerta de entrada al recinto y de techo, de acuerdo con la doctrina musulmana de no edificar sobre tumbas.

El buen estado de conservación de la necrópolis de Yabal Faruh, que aporta datos muy relevantes sobre los enterramientos islámicos, hizo que la Comisión Provincial de Patrimonio de la Junta de Andalucía decidiera su integración en una promoción de viviendas que se levantó en ese solar. Para ello, se creó expresamente una habitación en el mismo punto en el que se localizó el yacimiento, que ha sido acondicionado por el arquitecto Ciro de la Torre.

Se construyó un circuito de visita, e incluso una aplicación para móviles y tablets para poder conocer cómo era esta necrópolis en la época islámica durante las visitas usando realidad aumentada, se elaboró un programa divulgativo elaborado por el profesor Manuel Acién, especialista en el Islam de la UMA, se instalaron los paneles explicativos etc.

Ya con todo preparado, la inauguración estaba prevista para principios de 2010 e incluso empezaron a concertarse visitas con los colegios de la ciudad, pero el Ayuntamiento de Málaga denegó conceder la licencia de apertura realizando varios requerimientos técnicos, con la consiguiente correspondencia de argumentos y contraargumentos, hasta llegar al día de hoy, en el que cuatro años después el proyecto parece paralizado.

Desde el Grupo Municipal de Izquierda Unida pensamos que después de la inversión realizada esta importante parte del patrimonio histórico de Málaga no debe permanecer cerrado.

Por todo ello, proponemos la adopción de los siguientes

A C U E R D O S

1.- Instar al equipo de gobierno local y a la Junta de Andalucía para el inicio de los trámites para la apertura al público de la necrópolis de Yabal Faruh en Calle Agua, con la mayor coordinación posible y buscando la mejor fórmula para poder culminar la misma. "

Abierto el debate el Sr. Zorrilla Díaz dijo que la moción tenía como objeto la situación de la necrópolis de Yabal Faruh que estaba situada en C/ Agua, en el Barrio de la Victoria, que constaba de dos mezquitas funerarias, un mausoleo y oratorios funerarios que tuvo su uso, al parecer según los estudios históricos, desde el siglo XI al siglo XV, y por no extenderse demasiado solamente iba a decir que tenía un gran valor necrológico ya que era la mayor necrópolis andalusí que se había encontrado en toda España y además contenía las dos únicas mezquitas funerarias conocidas hasta la fecha de la España islámica, era una mezquita que, a decir de los expertos, se encontraba en un buen estado de conservación y que también fue objeto de rehabilitación a través de su integración en una promoción de viviendas que se levantó en ese solar por parte de la Junta de Andalucía, que estaba prevista su puesta en funcionamiento para principios del 2010, incluso ya se habían concertado visitas con colegios de la Ciudad y sin embargo al parecer había impedimentos para que pudiese abrirse y ponerse en uso, para que pueda tener la licencia de apertura que

se le denegó por el Ayuntamiento, se realizaron varios requerimientos técnicos para que fueran solventados con cruces de comunicaciones entre ambas administraciones y en definitiva y como resultado el monumento ahora mismo paralizado, parado a pesar de su rehabilitación y a pesar de su valor arqueológico y también de difusión cultural.

Que a la vista de lo anteriormente expuesto el acuerdo era el instar a ambas administraciones, tanto al Equipo de Gobierno Local como a la Junta de Andalucía para que inicien los trámites para la apertura al público de la necrópolis de Yabal Faruh en Calle Agua con la mejor coordinación posible y buscando también la mejor fórmula para que pueda culminarse con la mayor celeridad y con el resultado que todos deseaban, porque al fin y al cabo, independientemente de cual fuese la administración que lo rehabilite o que lo gestione, lo cierto es que sería una aportación enorme desde el punto de vista de difusión cultural para la ciudad de Málaga en la que no le cabía duda estaban todos interesados, que por eso pedían el apoyo a la moción.

El Sr. Brenes Cobos dijo que su Grupo apoyaba la iniciativa.

El Sr. Maldonado Carrillo dijo que el Equipo de Gobierno también apoyaba la iniciativa, que como enmienda de adición propondría un segundo punto, "dar traslado de la moción al Área de Comercio", habida cuenta que la GMU ya había concedido la licencia de primera ocupación y era el Área de Comercio quien tenía que dar la apertura.

El Sr. López Maldonado preguntó si estaba conforme y ante el asentimiento del proponente se sometió a votación la moción incluyendo ese segundo punto.

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

1.- Instar al equipo de gobierno local y a la Junta de Andalucía para el inicio de los trámites para la apertura al público de la necrópolis de Yabal Faruh en Calle Agua, con la mayor coordinación posible y buscando la mejor fórmula para poder culminar la misma. "

2º.- Dar traslado de la moción al Área de Comercio.

Punto nº 8- **Se dio cuenta de Moción presentada por el Portavoz del Grupo Municipal I.U. L.V.-C.A.., D. Eduardo Zorrilla Díaz, relativa a la situación de los edificios abandonados en el centro y seguimiento del estado real de los inmuebles protegidos, de fecha 11 de junio de 2013, la cual es como sigue:**

"Desde el año 1985, en el centro histórico de Málaga, 40 hectáreas de la antigua zona intramuros medieval, la llamada almendra histórica, se han demolido 379 inmuebles históricos, lo que sumado a las 175 demoliciones entre 1957 y el año de la calificación del BIC de Conjunto, implica que el sector de la almendra ha perdido el 43,4% del parque edificatorio histórico; y además, este se ha visto no solo sustituido por inmuebles de nueva planta, sino que ha sufrido 337 alteraciones de la trama urbana (299 desde el año 1985)

consistentes en fusiones de parcelas, retranqueos y atirantamientos de fachadas, así como la creación de nuevas calles y plazas que han supuesto profundas rupturas y modificaciones del tejido urbano histórico.

A nuestro juicio, también podrían haberse vulnerado diversas determinaciones legales vigentes, como por ejemplo los artículos 17, 18 y 19 del PGOU-PEPRI (Texto Refundido de 1998, vigente hasta el pasado agosto de 2011) que prohíben la práctica del denominado "fachadismo" en edificios históricos con Protección Arquitectónica de Grado I, 27 de los cuales tan solo desde el año 2000 han sido afectados por esta abominable práctica en el sector urbano de referencia.

Y también en lo referente a los artículos 21.3 de la Ley 16/1985 del Patrimonio Histórico Español y 31.2.b de la Ley 14/2007 de Patrimonio Histórico de Andalucía, que determinan que en los centros históricos protegidos "se considerarán excepcionales las sustituciones de inmuebles, aunque sean parciales", sobre todo teniendo en cuenta que desde que el año 2000 son ya 207 las excepcionales demoliciones de edificios históricos llevadas a cabo en la almendra histórica de Málaga. Por tanto, un excepcional 22,3% de los edificios históricos supervivientes en el año 2000.

Asimismo, durante el proceso de revisión-adaptación del PGOU, hasta su aprobación definitiva en 2011, e incluso posteriormente, se han producido algunas modificaciones sustanciales de diversos elementos, como por ejemplo la modificación del PEPRI Centro. Sin embargo, a todos nos consta que en este periodo se han producido actuaciones sobre muchos inmuebles y elementos protegidos, edificios y elementos catalogados, que hace que en algunos casos ya no se correspondan con la realidad.

Muchos de estos edificios y elementos protegidos no se encuentran en el mismo estado, e incluso, a nuestro juicio, se debería elevar dicha protección e incluir inmuebles que no están catalogados pero dignos de conservar u proteger, algunos han sufrido intervenciones, otros se han deteriorado más, incumpliendo sus propietarios con sus obligaciones de protección y otros, simplemente, han desaparecido o se les ha hecho desaparecer sin rendir más cuentas. Para garantizar el objetivo de protección es imprescindible que se realice un seguimiento del estado real de los inmuebles catalogados.

A todo esto se une el problema que supone para los vecinos del Centro y la mala imagen que da a los visitantes de la ciudad la presencia de inmuebles abandonados, casi ruinosos o de edificios con solo el esqueleto, y este no solo es un problema visual, sino que ocasiona numerosas molestias a los residentes en forma de polvo, insectos e incluso malos olores.

La asociación de vecinos Centro Antiguo ha denunciado en numerosas ocasiones que en la mayoría de los caso no se hace nada, existen inmuebles muy deteriorados y que deterioran su entorno, todo lo contrario que ocurre en otras ciudades andaluzas como Sevilla o Córdoba , en donde sí se han cuidado y protegido los centros históricos. La lucha de este colectivo contra los edificios abandonados no es nueva. Entre otras cosas han pedido al Ayuntamiento de Málaga que medie ante los promotores privados para que no abandonen los edificios.

Existen muchos ejemplos, un caso singular es el que se vive con el esqueleto localizado en la plaza del Teatro. Los vecinos que viven alrededor denuncian que su abandono ya les está afectando al día a día, ya que en su interior hay grandes charcos, una acumulación de agua que está deteriorando la excavación arqueológica y que ocasiona malos olores y la presencia constante de mosquitos. Hay otras calles con edificios abandonados, como en Tomás de Cozar, Beatas o calle Granada, donde se ha reactivado la concesión de la licencia para la construcción de un hotel en el antiguo Palacio del Marqués de la Sonora, del que queda tan sólo el esqueleto, pero no existe garantía alguna de que se vaya a poner en marcha la obra paralizada desde hace varios años.

Por todo lo anterior, proponemos la adopción de los siguientes acuerdos

ACUERDOS

1º.- Instar al equipo de gobierno a que se realice un seguimiento del estado real de los inmuebles protegidos y proceder a la actualización de las fichas del Catálogo de Edificios y Elementos Protegidos haciendo constar su estado actual.

2º.- Instar al equipo de gobierno a proceder a incoar los correspondientes expedientes administrativos sancionadores en los casos en que las actuaciones realizadas sobre edificios o elementos protegidos no se hayan ejecutado de acuerdo con los procedimientos establecidos.

3º.- Instar al equipo de gobierno a tomar las medidas sancionadoras oportunas en aquellos casos en los que la actuación negligente de los responsables de la protección de estos inmuebles y elementos hubiera provocado un deterioro o desaparición física e irreversible de los mismos."

Abierto el debate el Sr. Zorrilla Díaz dijo que la moción tenía como objeto un problema no circunscrito a esta última etapa, ni tan siquiera a estos últimos años, sino a la situación general de los edificios históricos, la mayoría situados en el ámbito del PEPRI CENTRO y a la evolución de este catálogo de edificios y de este conjunto de edificios desde hacía ya varias décadas, por tanto hacían un análisis general de un problema basándose en diversos estudios históricos, hechos por historiadores y por arquitectos que ponían de manifiesto cómo desde el año 1985 -supuestamente cuando empezó a tener mayor protección el Centro Histórico- se habían producido la demolición de numerosos inmuebles históricos, en concreto algunos estudios lo cifraban en 379 inmuebles además de 337 alteraciones de la trama urbana, tales como fusiones de parcelas, retranqueos, atirantamientos de fachadas, nuevas calles y plazas que habían ido cambiando la fisonomía de este ámbito protegido por la legislación y por el PEPRI CENTRO.

Asimismo dijo que también veían con preocupación, recientemente habían tenido alguna noticia de ello, como edificios de cierta edad que habían sido objeto de declaración de ruina, que no tenían protección arquitectónica alguna, y cuando ya se iba a demoler se había puesto de manifiesto la existencia de pinturas murales o de algunos otros elementos que podrían hacer merecedores a esos edificios de protección, por tanto creían que hacía

falta una revisión de los inmuebles que no estaban catalogados, de los inmuebles que están catalogados ver en qué situación se encontraban, cuales estaban más o menos deteriorados y ver también cuales habían desaparecido en los últimos años, teniendo en cuenta también no solo los inmuebles protegidos sino también inmuebles con una edad histórica y que aunque no hubiesen sido objeto de protección deberían ser revisados por si contuvieran elementos dignos para ello.

Continuó diciendo que también les preocupaba la política que se había seguido en los últimos años por los promotores inmobiliarios propietarios de algunos de estos inmuebles que se había denominado por arquitectos y demás del fachadismo, la protección única de lo que eran los elementos de las fachadas y la demolición del resto. Que además como todos sabían en los últimos años y fruto también de la situación económica que se atravesaba -sobre todo el sector inmobiliario- muchos de esos edificios que habían sido demolidos en parte o que no habían sido demolidos se encontraban abandonados y abandonados también los proyectos de edificaciones o de rehabilitaciones que estaban previstos para ello. Esto estaba provocando situaciones en algunos inmuebles de insalubridad, de suciedad, de riesgo de vandalismo, lo que producía importantes molestias en el conjunto de los vecinos del entorno y que producía también un daño visual en el Centro de Málaga, un Centro de Málaga por el que todos se habían felicitado en distintas ocasiones por como había ido creciendo el turismo cultural, sobre todo por la afluencia de cruceristas, y que sin embargo en numerosas ocasiones ofrecía una imagen que no era la más adecuada.

Igualmente dijo que echaban en falta, desde hacía décadas, que en Málaga no se hubiesen seguido políticas de recuperación de esos edificios, de esos patios y demás como se había llevado a cabo en otras ciudades de Andalucía con importantes frutos desde el punto de vista estético y también desde el punto de vista cultural y turístico. Que citaban expresamente y concretamente al edificio situado entre las calles Tejón y Rodríguez y Plaza del Teatro donde se produjeron en su día, hacía ya algunos años unas catas arqueológicas que fueron dejadas a la intemperie y habiéndose producido este año numerosas lluvias se encontraban anegadas en agua, convertida en piscina con el daño que producía de olores, de insalubridad, pero además en este caso de ser perjudicial y dañosa para la propia conservación de esos elementos arqueológicos, elementos arqueológicos que habían permanecido durante décadas, durante siglos en muchos casos, cubiertos y en tal caso pues protegido y que solamente en los últimos años se estaba deteriorando bastante fruto de esta situación de abandono del edificio por parte de los propietarios, propietarios en este caso concreto que era Baensa, los mismos a los que pagaron 21 millones de euros por el edificio de los cines Astoria y Victoria y que les seguían reclamando 11 millones de euros en los tribunales, por todo ello y motivado por la preocupación que compartían con muchas personas de la Ciudad, colectivos y arquitectos y personas preocupadas por la conservación del Patrimonio Histórico, Cultural y Artístico de la Ciudad presentaban la moción donde planteaban en primer lugar la necesidad de realizar un seguimiento, una evaluación de la situación real de los edificios incluidos en el Catálogo de Edificios y de Elementos Protegidos donde se determine cual es su situación actual; también instaban al Equipo de Gobierno a incoar los correspondientes expedientes administrativos sancionadores haciendo uso de las facultades y de las herramientas que la legislación les ofrecía sobre los edificios o elementos protegidos en los que no se hubiesen ejecutado las

obras de rehabilitación de acuerdo a como fueron aprobadas; y por último a que se utilicen también las herramientas que les daba la Ley a la hora de imponer sanciones a los propietarios o responsables de la situación de deterioro de esos edificios.

El Sr. Brenes Cobos dijo que en el anterior Consejo de la GMU su Grupo ya hizo una llamada de atención sobre la situación en la que se encontraban los inmuebles históricos del Centro de la Ciudad, en ese caso llevaron con declaración de ruina tres edificios del Centro de la Ciudad y su Grupo hizo una rueda de prensa en la que hizo la valoración correspondiente en esa misma sala. Que iban a apoyar la iniciativa de Izquierda Unida.

El Sr. Maldonado Carrillo dijo que el Equipo de Gobierno no iba a apoyar los acuerdos que planteaba Izquierda Unida en la moción porque si lo hicieran estarían aceptando una falsedad, una situación irreal, que sería algo así como aceptar que el Ayuntamiento a través de la GMU no estaba haciendo nada y todo lo tenían que hacer porque se lo solicitaban en la moción, así que votaban que no excepto si se le aceptaba una enmienda, y era que en lugar de instar al Equipo de Gobierno a que se realice, en los tres puntos, sería instar a que "se continúe" realizando, porque ya se venía haciendo, y además estaba absolutamente convencido de que el proponente de la moción sabía perfectamente que el Ayuntamiento y en concreto la GMU venía trabajando seriamente a través de diferentes departamentos y especialmente del Departamento de Arquitectura y Conservación en esos temas de edificios protegidos.

Continuó diciendo que desde el Departamento de Arquitectura y Conservación se ocupaban, al amparo de los artículos 155 a 159 de la Ley 7/02 de Ordenación Urbanística de Andalucía y también de la Ordenanza Municipal de la ITE, de emitir los informes técnicos que servían de base para arbitrar esas medidas que estaban solicitando, todas ellas encaminadas a ordenar a los respectivos propietarios de los edificios la ejecución de las obras necesarias para la conservación de los mismos, ello comprendía órdenes de ejecución, medidas cautelares, expedientes contradictorios de ruina y las ruinas inminentes, ese trabajo que hacía la GMU desde el Departamento de Arquitectura y Conservación lo hacían prestando una especial atención a los edificios con algún tipo de protección y para ello también conocían que mantenían reuniones periódicas con los técnicos de la Delegación Provincial de Cultura de la Junta de Andalucía para hacer un seguimiento de esos expedientes de los inmuebles incluidos en lo que se venía a llamar el Centro Histórico, la delimitación del conjunto Histórico-Artístico del Centro de Málaga, hacían un seguimiento específico e individualizado de los edificios protegidos, se planteaban informes proponiendo de oficio ampliación de los criterios de protección en aquellos inmuebles en los que se apreciaban elementos históricos, etcétera, y recordarles, no lo iba a leer todo, la serie de actuaciones que eran casi una multitud, que había pedido que se elaborase un listado y el listado que le presentan, que no es completo, era de treinta actuaciones en el Centro Histórico, que disponían de las direcciones y se las podía facilitar cuando quisiesen, por ello y terminando y además renunciando en principio a la segunda intervención, les planteaba la enmienda de que en cada uno de los tres puntos de los acuerdos se incluyese: "continuar realizando", si no era así el voto de su Grupo sería en contra.

El Sr. Zorrilla Díaz dijo que a raíz de la intervención del Sr. Maldonado había revisado rápidamente la moción y creía que ni de ella ni tampoco de su intervención se deducía en ningún momento que desde la GMU no se estuviese haciendo nada, ahora bien y en cuanto a las manifestaciones expuestas por el Sr. Maldonado, no era falsedad lo que planteaban en la moción recogiendo además informes elaborados por arquitectos y estudiosos del Centro Histórico de Málaga, no era falsedad porque era un dato objetivo que en los últimos 28 años, desde el año 1985, se habían producido más del doble de demoliciones de edificios históricos que en los 28 años anteriores desde el año 1957 a 1985, incluyendo esas décadas llamadas del desarrollismo que efectos tan perjudiciales produjeron en algunos casos sobre la fisonomía de las ciudades en general y también en Málaga, eso no era falsedad eso era un dato objetivo, eran 337 demoliciones frente a las 175 anteriores, por tanto y aún manifestando de nuevo que no habían dicho en ningún momento que no se hiciera nada por la GMU, si planteaban estos acuerdos como necesarios porque creían que se puede hacer más o que lo que se estaba haciendo era insuficiente y era insuficiente, en ningún caso por la labor que realizaban los técnicos de la GMU, por la prioridad, el situar en más o menos prioritario por parte de la dirección política estas cuestiones.

Concluyó su intervención diciendo que no podría admitir la enmienda propuesta porque supondría seguir haciendo lo que se estaba haciendo y creían que se podía hacer algo más y querían que se hiciera algo más, por tanto la enmienda no la podían admitir y planteaban la moción tal como estaba, si la enmienda consistiera en implementar las acciones que se estaban realizando podrían considerarla pero tal como se había expuesto no.

El Sr. Maldonado Carrillo dijo que cuando se remitían a la historia, 28 años atrás sucedió... pues bien eso quizás para una tertulia entre profesionales o para una cuestión de unas jornadas estaba bien, ahora estaban valorando justamente una moción en la que lo importante de la moción eran los tres acuerdos y cuando decía: "instar al Equipo de Gobierno a que se realice el seguimiento" de forma muy clara estaba diciendo que no se estaba realizando ese seguimiento, por eso le decía que tenían que votar que no, y así en los otros dos puntos, si el Sr. Zorrilla reconocía que se estaba trabajando debería también aceptar que se planteara que se continúe trabajando, y por cierto las directrices políticas nunca las había marcado por criterios personales sino por la información, el asesoramiento y los criterios de los técnicos de la GMU.

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 9- **Se dio cuenta de Moción presentada por la Portavoz del Grupo Municipal Socialista y el Portavoz del Grupo Municipal I.U. L.V.-C.A., D.ª María Gámez Gámez y D. Eduardo Zorrilla Díaz, respectivamente, relativa a la laguna de Soliva, de fecha 11 de junio de 2013, la cual es como sigue:**

"En la barriada de Soliva, en el Distrito nº 10 Puerto de la Torre, ha surgido una laguna en uno de los sectores pendientes de desarrollo del Plan General de Ordenación Urbana de la ciudad de Málaga, concretamente en el denominado SUS PT 6 "Soliva Oeste", en la Avenida Escritor Antonio Soler.

Este espacio libre se ha creado en terrenos de una antigua cantera de arcilla, cuya explotación comenzó en el año 2003, sobre una zona de cultivos de olivar, y que cesó su actividad extractiva en el año 2009.

La abundancia de la temporada hidrológica 2009/2010 provocó la inundación completa del vaso de la cantera permaneciendo de manera prácticamente inalterada hasta la desecación que por medios mecánicos se está llevando a cabo en estos momentos.

Debido a las características de estos suelos arcillosos se ha creado una nueva zona de humedal cuya máxima capacidad es de 0'86 ha, en unos terrenos idóneos que sirven de barrera natural entre la zona residencia proyectada en éste y Asperones, el que fue el antiguo vertedero de residuos urbanos de la ciudad de Málaga.

Ha sido la iniciativa ciudadana y la implicación de colectivos sociales, la que ha propiciado que en fechas recientes se haya constituido la Plataforma Laguna de Soliva, que pretende entre sus objetivos la conservación y puesta en valor de este espacio singular por sus valores paisajísticos y ambientales.

Su ubicación en un área muy cercana a importantes núcleos de población la hacen idónea para albergar un importante área de esparcimiento. Entendemos que esta reivindicación ciudadana es perfectamente compatible con el mínimo de 43.000 metros cuadrados de suelos de espacios libres recogido en la ficha urbanística del sector, para este nuevo sector de expansión de la ciudad de Málaga como es Soliva que carece de todo tipo de equipamientos y espacios libres acondicionados para disfrute ciudadano.

Entre sus valores ambientales y paisajísticos se puede observar la presencia de fauna característica de humedales (focha, porrón, cormoranes...), especies que se relacionan con los otros humedales del entorno (Laguna Barrera y Los Prados). Destaca la presencia del Cernícalo común como especie catalogada. Entre la flora palustre se puede destacar las comunidades que surgen de carrizales y eneal.

El Plan Parcial del sector fue aprobado definitivamente el 28 de junio del 2012, con el informe favorable de los órganos competentes en materia de agua, fechado el 11 de diciembre del 2009 como de la Delegación de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía, fechado el 21 de mayo del 2012.

Pero el planeamiento urbanístico, el diseño de la ciudad, es una realidad viva que recoge en cada momento los cambios y transformaciones que atienden al interés general de la ciudadanía, y por Pleno del Ayuntamiento de Málaga se han aprobado recientemente modificaciones del PGOU en vigor para el viario de los 2 sectores colindantes, pero sin embargo no se ha atendido la petición de salvaguardar esa laguna como zona verde.

En su momento, gracias a la concienciación ciudadana malagueña, se permitió la conservación y recuperación para la ciudad de dos espacios de humedales de un gran valor medio ambiental: La conocida Laguna de la Barrera, antigua cantera de extracción de arcillas para la fábrica de ladrillos de Colonia Santa Inés y la Laguna de los Prados, antiguo vertedero de residuos del Parque Industrial del Guadalhorce, hoy uno de los principales enclaves ecológicos de la ciudad de Málaga.

Existen distintas líneas de actuación abiertas con distintas administraciones públicas para conservar este espacio libre singular, entre otras:

Hay continuas comunicaciones y puestas en conocimiento en el Distrito de Puerto de la Torre a Policía Local sobre la desecación que se está produciendo en la laguna con objeto de que desaparezca, lo que podría ir contra la legislación sobre explotación de aguas por particulares (ley de aguas de 2001).

Ante la Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Málaga se han presentado ruegos y escritos para la preservación de este espacio y se adjuntaron a las actas de sesiones quejas ciudadanas sobre actuaciones para desecar este espacio de humedal. Se han solicitado vista de expedientes sobre licencias de obras para vallado de la parcela y para la extracción y vertido de aguas.

Existen también peticiones de estudio sobre las características y valores ambientales (fauna, flora...) de este espacio humedal a la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.

Se han debatido mociones en la Comisión de Medio Ambiente y Sostenibilidad que, trasladaba a la Gerencia Municipal de Urbanismo cualquier responsabilidad para conservar este espacio.

Por todo ello, los Grupos municipales Socialista y de IU tienen a bien proponer el siguiente **Acuerdo**:

UNICO: Instar a las áreas competentes del Ayuntamiento de Málaga, que mediante el diálogo y el acuerdo, adopte las medidas oportunas para la conservación de la Laguna de Soliva, como un espacio verde y humedal. "

Abierto el debate el Sr. Brenes Cobos dijo que en el mes de febrero ya llevó una moción a esta Comisión y en el mes de marzo a la de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Málaga. El Equipo de Gobierno, recientemente, había hecho declaraciones en el sentido de que estaban por apoyar también la recuperación de ese espacio de la Ciudad y la singularidad que presentaba como zona de humedal, que estaban hablando de un Plan Parcial que tenía un sector con un mínimo de 43000 m2 de zona verde que podría dar cabida perfectamente a esa laguna, que conocían que esa laguna servía también de zona de esponjamiento respecto a los suelos de colmatación del antiguo vertedero de Los Asperones, que incluso serviría para separar las viviendas de VPO que estaban previstas en ese sector de un vertedero que fue del Ayuntamiento. Que esperaban que el Equipo de

Gobierno actuase en consecuencia, estaban aprobando continuamente modificaciones de elementos del Plan General, incluso de este mismo sector en el mes de febrero se hizo una modificación de Plan para dar una nueva trama viaria a este sector y al sector colindante, es decir que en todo momento se estaban produciendo ese tipo de alteraciones del Plan Parcial que se aprobó en su momento; había una plataforma de vecinos y colectivos del Puerto de la Torre y Teatinos que estaban planteando la defensa de esa laguna, laguna que se sumaba a la que ya existía en la zona de Colonia de Santa Inés o la que tenían en la zona de los Prados, en la Barriada de los Prados.

Continuó diciendo que a nadie se le escapaba el interés de respetar y poner en valor ese humedal, en los últimos días se había procedido al vallado del sector, había actas de la Policía Local respecto a ese vallado y respecto a la extracción de agua que se estaba produciendo. Aprovechando que estaban presentes los dirigentes de Urbanismo y de Medio Ambiente, el concejal de Medio Ambiente, que no ocurriese como ya ocurrió en el mes de febrero cuando Urbanismo les mandó llevar la iniciativa a Medio Ambiente y en Medio Ambiente les mandaron llevarla a Urbanismo, hoy volvía a esta Comisión la iniciativa y estaban presentes los distintos grupos que componían el Ayuntamiento y miembros de la plataforma como Salvador, de Hacienda Cabello, que esperaba que hoy se le pudiese dar una respuesta favorable a la iniciativa que debería de ser una iniciativa de Ciudad y no que grupos políticos sueltos fuesen los que llevase este tipo de iniciativas.

El Sr. Zorrilla Díaz dijo que para no repetir los argumentos que eran coincidentes como no podía ser de otro modo dado que presentaban la moción conjuntamente iba a ser muy breve, que efectivamente se trataba de una laguna surgida en los terrenos de una antigua cantera, tenía un origen artificial, pero creía que todos sabían que el que tuviese un origen artificial no era óbice para que pudiese ser digno de protección ambiental y de conservación, de hecho las otras lagunas que se citaban en la moción, la de los Prados o también las lagunas existentes en la desembocadura del Río Guadalhorce tenían su origen de la mano del hombre, en la extracción de áridos, pero no obstante al llenarse de agua, al producirse la nidificación por aves se había estimado que eran merecedoras de protección ambiental. Que creía que eso también podía ocurrir en el caso que les ocupaba y creía que debía de tenerse en cuenta la iniciativa ciudadana y el amplio respaldo que tenía por parte de los vecinos del entorno, debían de tener en cuenta también que ya se estaban viendo en esa zona distintas aves, tal como se citaba en la moción, que estaban pendientes de un informe de Medio Ambiente del valor ambiental de esa laguna y como bien había dicho su compañero Sergio Brenes el Plan Parcial que fue aprobado recientemente había sido objeto de otras modificaciones y perfectamente podría ser objeto de una modificación un sector que se encontraba todavía pendiente de desarrollo y que permitía dar cabida a ese espacio como zona libre, que podría ser perfectamente merecedor de ello, porque no solamente cabía hacer modificaciones a la ordenación urbanística motivadas por nuevos proyectos de edificaciones con distintos usos sino también como en este caso por un proyecto que surgía a iniciativa de los propios vecinos y motivado en un elemento ambiental que además podía contribuir a mejorar la calidad de vida en un espacio de esparcimiento en esa zona de la Ciudad pero que era beneficio no solo para esa zona sino para toda la Ciudad.

El Sr. Maldonado Carrillo dijo que su Grupo iba a votar que no a la moción, que iban a votar que no aclarando además que el punto único que presentaba la moción como

acuerdo era instar a las Áreas competentes del Ayuntamiento a que mediante el diálogo y el acuerdo..., bien, quería aclarar que había existido diálogo, mucho, que se había estudiado bastante, se habían emitido informes suficientes desde las diferentes administraciones y que todo confluía a que se trataba de un embalsamiento de origen artificial que no tenía interés medio ambiental a diferencia de lo que sucedía con el humedal de la Laguna de la Barrera en el Puerto de la Torre al que hacían referencia, que quería recordarles que el de Soliva no tenía alimentación de subálveo alguno sino que era todo acumulación de agua por las extracciones mineras, en el de la Barrera si había aporte de agua desde el subsuelo, que por tanto la diferencia era ostensible.

Asimismo dijo que les quería aclarar que también planteaban esperar a tener un informe de la Junta de Andalucía y su Grupo iba a votar en contra porque tenían una copia del informe de la Junta de Andalucía de la Delegación de Medio Ambiente en la que se dice que del análisis efectuado (este informe se evacuó el 25 de febrero de 2013 al representante de Unión Alternativa de Málaga y le mandaron una copia) se concluía que no existían afecciones ambientales especialmente significativas y que se trataba de un humedal de origen artificial sobre terrenos muy degradados, y luego añadía que como se trataba de un terreno urbanizable al Ayuntamiento le corresponderá el desarrollo de la planificación urbanística.

Concluyó su intervención diciendo que en definitiva no estaba justificado ningún tipo de actuación específica en ese humedal porque no tenía ningún valor medioambiental, si lo tuviera actuarían, si llegase a tenerlo actuarían, pero actualmente la verdad era que tanto la Junta de Andalucía desde la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente en su delegación territorial de Málaga como los técnicos municipales de GMU y de Medio Ambiente del Ayuntamiento opinaban que no tenía interés medioambiental alguno y por tanto iban a votar en contra.

El Sr. Brenes Cobos dijo que la verdad era que no esperaban otra cosa, desde el mes de febrero ya dejaron clara su poca disposición a defender y conservar esta laguna para la Ciudad y para las generaciones futuras de malagueños, esa visión corto placista de que actualmente no tenía ningún tipo de valor ambiental si la hubiesen seguido con la laguna de la Barrera se hubiese perdido, incluso con la propia laguna de los Prados que en su momento no pasó de ser un vertedero de residuos del propio polígono industrial del Guadalhorce en el que se asentaba, y ahí estaban las declaraciones en su momento respecto de la laguna de la Barrera, justamente las mismas que el Sr. Maldonado Carrillo estaba haciendo respecto a la de Soliva, que era una zona de extracción de arcilla y que por lo tanto poco valor ambiental podría tener. Que creía que difícilmente en los sectores Oestes de la ciudad de Málaga, Puerto de la Torre, Teatinos, se los podrían imaginar sin esa laguna y los valores que realmente tenía una zona de uso y disfrute, una zona de esparcimiento de la Ciudad y además bastante singular en cuanto a la capacidad que tenía como humedal la fauna y flora que allí se generaban, en un espacio que efectivamente estuvo muy degradado, como éste del que estaban tratando, que era colindante al antiguo vertedero de residuos de la ciudad de Málaga, de los Asperones en su parte Oeste, era colindante a ese sector, era colindante con los residuos de la ciudad de Málaga, por lo tanto fíjense si era interesante y si sería oportuno darle una oportunidad a esa laguna de Soliva que estaba naciendo

Asimismo dijo que respecto a que no tenía aportación de agua del subsuelo no había visto ningún informe que así lo dijese, creía que iban más bien en la línea contraria, que no se habían hecho esos informes, y de todos modos les recordó que ese sector, el sector de los Asperones, era de todos reconocido como la zona de mayor aporte hídrico de la ciudad de Málaga, no tenían más que recordar los aportes que solían tener esos arroyos de la zona de la Sierra de Asperones que en bastantes ocasiones les generaban problemas de inundaciones y avenidas en la propia Ciudad, es decir que la riqueza de agua en la zona estaba más que demostrada, y además había un criterio de oportunidad respecto a ese sector de la Ciudad, estaban hablando de Soliva que todavía no contaba con esas zonas verdes, esas zonas de esparcimiento, la zona de Cañada de los Cardos, la zona del Cónsul, que podían actuar ahora mismo para que ahí se generase esa zona verde que cumpliese su objeto. Y sin embargo cuál era la realidad, que tenían 43.000 m2 de zona verde que les tenían que ceder en ese Plan Parcial.

Continuó diciendo que no entendía por qué se negaban a incluir esa laguna en esos 43.000 m2 de zona verde que les tenían que aportar; que no sabía si había otra cuestión urbanística que se le escapaba, que si la había quizás podrían hablar y discutir al respecto, pero si lo tenían todo no entendía por qué se cerraban en banda, que ellos seguían abiertos a que la iniciativa fuese una iniciativa de consenso, una iniciativa que incluso se pueda presentar por vía institucional como acuerdo de los tres grupos municipales del Ayuntamiento, que en su día hubo otros representantes municipales que respecto a las lagunas de Los Prados y La Barrera hicieron declaraciones en su contra y actualmente eran, claramente, un referente para la ciudad de Málaga, que diesen ese paso, que tuviesen valentía, que por parte de los dos grupos que habían firmado la iniciativa existía y lo único que hacían era el llamamiento a que el Equipo de Gobierno se sumase, que era una cuestión de oportunidad y de una visión a largo plazo de la ciudad de Málaga.

El Sr. Zorrilla Díaz dijo que intentaría ser muy breve, que reiteraba -porque de la intervención del Sr. Maldonado parecía que era algo que todavía no tenían claro- que el que la Laguna tuviese origen artificial no significaba que no tuviese valores ambientales dignos de protección y sinceramente esperaban que el ejemplo de la desembocadura del Guadalhorce o los ya citados por el Sr. Brenes de las lagunas de la Barrera y de los Prados hubiesen servido de experiencia para todos, para aprender sobre este asunto, pero parecía que no. Que se trataba de un distrito, Teatinos, que a pesar de ser de los más recientemente creados y de estar en la periferia no tenía como índice de zona verde por habitante uno de los mejores de la Ciudad sino lo contrario. Que el informe que citaba el Sr. Maldonado era de febrero, había peticiones posteriores de informes y parecía que podían estar elaborándose otros en Medio Ambiente porque habían transcurrido varios meses y el elemento principal a la hora de calificar como protegible ambientalmente un enclave de este tipo no era el que tuviese aportaciones de aguas subterráneas y mucho menos el que tuviese origen artificial o natural, el elemento principal era el que se produjese nidificación por parte de aves y en estos meses parecía ser, por los avistamientos de distintas especies de aves en esta laguna, que podría estar produciéndose esa nidificación que haría merecedora de protección a este enclave y además de reiterar los elementos beneficiosos que tendría no solo para aquel distrito sino para el conjunto de la Ciudad, únicamente decir para terminar que deberían tener en mente la posibilidad de realizar cambios en los planes

parciales, en la redacción urbanística, no solamente cuando se fuesen a producir plusvalías urbanísticas para el Ayuntamiento sino también como cuando en este caso las plusvalías iban a ser de otro tipo, de orden social, medioambiental, en definitiva de calidad de vida para los ciudadanos. Que reiteraba lo que se proponía en la moción.

El Sr. Maldonado Carrillo dijo que le pedían que se coordinasen con las otras administraciones y con mucha frecuencia lo hacían en referencia a la Junta de Andalucía y cuando lo hacían se olvidaban de que se habían coordinado, que tenían y aceptaban el informe de la Junta de Andalucía y ahora eso no les interesaba, que en las dos intervenciones de cada uno de los grupos de la Oposición había habido muy pocas referencias al informe de D. Javier Carnero que les llegó como copia de otro que había mandado a una asociación interesada en la conservación de este humedal. Que estaban coordinados con la Junta de Andalucía, si Medio Ambiente de la Junta de Andalucía emitía un informe documentado en el que se decía que realmente tenía interés medioambiental cómo podían pensar que se iban a poner en contra, bajo ningún concepto, pero era la propia Junta de Andalucía la que decía que no tenía valor medioambiental y la Oposición se empeñaba en que se olvidasen que la Junta de Andalucía decía que no tenía valor medioambiental y él se empeñaba en que aceptasen que la Junta de Andalucía opinaba que no tenía valor medioambiental y que por tanto no podían aceptar lo que la Oposición pedía porque sus propios compañeros de la administración autonómica decía que no tenía valor medioambiental y ahí era donde basaban su negativa, cuando se diga lo contrario, se documente y se demuestre naturalmente cómo se iban a poner en contra, bajo ningún concepto. Pero ahora solamente estaba el deseo de la Oposición, sin aval ninguno de tipo científico desde la administración de rango superior que era la Junta de Andalucía, por eso iban a mantener su voto negativo.

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 la Portavoz y el Concejal del Grupo Municipal Socialista, D.ª María Gámez Gámez y D. Sergio J. Brenes Cobos, relativa a un Plan Urgente de Asfaltado y Rebacheo de la red viaria de la ciudad de Málaga, de fecha 11 de junio de 2013, la cual es como sigue:**

"Una parte importante de la red viaria de la ciudad de Málaga necesita de un plan urgente de asfaltado y rebacheo para paliar las carencias de seguridad que soportan los usuarios de las mismas. Pueden verse en determinados tramos de viales asfaltados que entre otros desperfectos presentan deterioros del firme, hundimientos o desaparición de alcantarillas.

Es una situación generalizada que afecta a todos los Distritos de la ciudad de Málaga, tanto en las zonas residenciales como en las zonas industriales, en la ciudad

consolidada como en las zonas de expansión, que en muchos casos no deben prolongarse en el tiempo.

De igual modo, en los distritos municipales periféricos reciben numerosas peticiones de colectivos y ciudadanos para que trasladen a la Gerencia Municipal de Urbanismo peticiones de actuación urgente en las zonas rurales y de acceso a los núcleos diseminados ya que la red de carriles de titularidad municipal se encuentra prácticamente inutilizable en determinados tramos sin que se haya dado una respuesta satisfactoria.

Ante su peligrosidad han sido señalizados por la policía municipal, por los servicios operativos o por los propios ciudadanos con conos, cintas de balizamiento. En otros casos se carece de señalización que evite los accidentes que se vienen produciendo.

Las lluvias del mes de noviembre de 2012 agravaron la situación existente y pusieron de relieve la necesidad de acometer de urgencia esos trabajos para reparar estos desperfectos que dificultaban la circulación y, que a día de hoy, continúan suponiendo un grave riesgo de accidentes.

Algunas de estas vías soportan una alta intensidad de tráfico, siendo muy utilizadas por miles de vehículos a diario y que, en algunos casos, han quedado prácticamente intransitables.

Han sido numerosas las comunicaciones públicas del PP de la realización de estas actuaciones de asfaltado a cargo del Plan de Conservación, pero a día de hoy la realidad es bastante distinta a la anunciada. Las actuaciones que se han realizado en algunos distritos han sido claramente insuficientes, y han levantado las protestas de los colectivos y ciudadanos que lo venían solicitando.

Por todo ello, el Grupo Municipal Socialista propone a la Comisión de Accesibilidad, Movilidad, Ordenación del Territorio y Vivienda la adopción del siguiente Acuerdo:

ACUERDO UNICO

Que de manera coordinada, entre organismos, áreas competentes y distritos, se acometan de urgencia trabajos de asfaltado y rebacheo de los viales de la ciudad de Málaga que presentan desperfectos y que ocasionan situaciones de riesgo para los usuarios de la misma."

Abierto el debate el Sr. Brenes Cobos dijo que la moción, prácticamente, había ido mes a mes a la Comisión y al Consejo de la GMU. Que sabían que estaba el Plan Municipal de Conservación en marcha, que tenía su parte y sus fondos para ir actuando en la Ciudad pero la realidad era la que era, que solo había que ir a las Juntas Municipales de Distrito y oír mes tras mes, junta de distrito tras junta de distrito, órgano de participación tras órgano de participación, las necesidades de asfaltado, de reparcheo que se estaban produciendo en la ciudad de Málaga. Hacía unos días hablaban de distintos caminos de la Ciudad, de distintos accesos a zonas diseminadas, pero también podían hablar de la

situación en la que se encontraba la Avda. de Andalucía o el propio Paseo de los Curas que tenía, prácticamente, uno de sus carriles intransitable por la peligrosidad que tenía que cualquier vehículo de dos ruedas transitase por el mismo, que podían ver como todo vehículo que entraba en ese carril en un tramo bastante corto cambiaba y se volvía al carril del centro, estaban hablando del lateral Sur del Parque de Málaga; que de la Avda. de Andalucía no les iba a hacer tampoco ningún tipo de consideración más, que también habían hablado en otras ocasiones de la situación en la que se encontraba la Avda. José Calderón, que era la principal del Distrito de Campanillas, de la barriada de Campanillas.

Continuó diciendo que también podían hablar del carril de Piedra Horadada que se había venido abajo por las lluvias del mes de noviembre y que estaba muy mal señalizado en una curva, en una zona bastante peligrosa. Que también tenían referencias del carril de Cupiana -lo llevó no hacía mucho tiempo-, en este caso se trataba de un carril que no estaba asfaltado pero que también se había hundido en parte, en fin, que se trataba de unas necesidades de todos los distritos. Que simplemente había hecho mención a Campanillas, Puerto de la Torre, Churriana, el propio Centro de la Ciudad, de arterias principales de las mismas o de vías secundarias, y lo único que les planteaban era que el Equipo de Gobierno actuase. Que tenía un muestrario completo de fotografías que le habían ido pasando de como se encontraban los viales en la ciudad de Málaga, que en algunos casos se habían adelantado al arreglo de los baches y habían pintado encima de los baches, que los operarios que habían ido pintando en el Plan de Señalización lo habían hecho sobre baches de la Ciudad, incluso sobre hundimientos, que en las fotografías se apreciaban las líneas sinuosas pintadas sobre esos hundimientos.

Finalizó su intervención pidiéndole al Equipo de Gobierno que actuase, que no sabía si ya tenían la planificación hecha de cuándo iban a actuar o cómo lo iban a hacer, que incluso en algunas de las zonas habían repercheado y se habían dejado la mitad de la calle a medio hacer, habían quitado dos baches y se habían dejado el resto, y que eso constaba en las actas de los distintos órganos de participación.

El Sr. Zorrilla Díaz dijo que en marzo de ese mismo año su Grupo presentó una moción en el mismo sentido, que incluyeron también el tema de la iluminación y el repintado de los pasos de peatones y de las calzadas, por tanto compartían el objeto de la moción y no podían por más que votar a favor de la misma.

El Sr. Maldonado Carrillo dijo que también compartían la necesidad de continuar trabajando en microactuaciones en la Ciudad y lo estaban haciendo, es decir, que hacía falta continuar haciéndolo pero no estaban sin hacerlo que era lo que se podía desprender de algunas de las intervenciones de los grupos de la Oposición. Que iban a votar en contra porque no podían votar a favor de algo que les pedían que hicieran y ya lo estaban haciendo.

Continuó diciendo que la Ciudad necesitaba dar solución a todas las actuaciones que en acerado y calzada hacían falta, por supuesto, la Ciudad era muy grande, se iba desgastando, necesitaba mantenimiento y conservación y lo estaban haciendo. Que por si eso servía para que retirasen la moción por no ser necesaria les diría los datos de los que disponía, que los había pedido desde el mes de abril en adelante. En microactuaciones que

se correspondían a rebacheos de calzadas donde había problemas puntuales de socavones, roturas de pavimentos y deterioros que podían afectar a la seguridad vial. En los once distritos de la Ciudad habían realizado 1.028 actuaciones. Que disponían de la distribución por distritos, había una incidencia mayor en el distrito Centro porque coincidía en el tiempo con la época de Semana Santa en la que había que revisar cuestiones por el recorrido procesional, pero que se había actuado en los once distritos de la Ciudad y tenía los datos numéricos, las cifras de casi ciento treinta mil euros también la tenían repartida por cada uno de los distritos.

Concluyó su intervención diciendo que no podían votar a favor de hacer algo que ya estaban haciendo. Que el Grupo Socialista intentaba aprovechar el que había calles que necesitaban que se actuase, hablaban de Avda. de Andalucía cuando a lo mejor en esa avenida habría que empezar a quitar todo lo que había como consecuencia de las obras del Metro para poder hacerla más permeable y cómoda, y eso no lo decía el Equipo de Gobierno, lo que les decía era que se estaba actuando, se estaba trabajando, estaban haciendo el mayor esfuerzo posible, los reajustes económicos y las dificultades presupuestarias no les permitían hacer un Plan de Actuación en toda la Ciudad, eso sería lo ideal en todos los ámbitos y aspectos de la gestión municipal pero no era posible, marcaban prioridades y les quería aclarar para terminar que una de la prioridades del Equipo de Gobierno eran las microactuaciones a través del Plan de Conservación.

El Sr. Brenes Cobos dijo que no aceptaba el llamamiento de retirar la iniciativa. Que la iniciativa se presentaba porque era un problema de seguridad, que si no existiesen esos problemas de seguridad, por un bache sin consecuencias o por una grieta en una calle no iban a llevar una moción de esas características y más sabiendo que se estaba actuando. Claro que estaban actuando, que habían hecho 1100 reparaciones o actuaciones, bienvenido fuesen. Que lo que estaba planteando de la Avda. de Andalucía no era cuestión de las obras del Metro, que cualquier ciudadano que utilizase una motocicleta a la hora de acceder o salir de la ciudad de Málaga por esa vía sabía el problema y era consciente del problema que le estaba contando, era un problema de seguridad, y lo que le había planteado del carril del Pso. de los Curas era una realidad. Y en cuanto a las actuaciones que se estaban llevando a cabo en los distritos, se lo había dicho antes, claro que se estaba actuando en los distritos y le había dicho que se estaba actuando en algunas de las calles pero por sectores de esas calles, se estaban tapando dos baches y se dejaban cinco por tapar, lo que además estaba generando un gran descontento en los ciudadanos que llevaban años esperando que se le tapasen esos baches y al final solo se tapaban dos y no entendían que se tapase solo dos cuando llevaban bastantes años esperando que se le diese una solución, a ese reparcheo de su calle.

Asimismo dijo que respecto a las obras de actuaciones en la zona de los diseminados y ese tipo de arreglos, estaban hablando del acceso a sus viviendas y de problemas de seguridad. Que no iban a retirar la iniciativa y lo único que les pedía en las vías que les había comentado y que se estaban llevando al Consejo y a la Comisión continuamente era que actuasen y en el resto tenían las peticiones en los distritos para cuando quisieran o tuviesen posibilidad económica de actuar, si le decía que estaban carentes de ese Plan que afectase a toda la Ciudad.

El Sr. Maldonado Carrillo dijo que no estaban carentes de un Plan para toda la Ciudad, lo que le había dicho era que no tenían disponibilidad económica para poder actuar en toda la Ciudad de manera simultánea, que claro que actuarían en toda la Ciudad y de hecho actuar a través de los once distritos era actuar en toda la Ciudad marcando prioridades que venían dadas por las inspecciones que se llevaban a cabo desde el propio Plan de Conservación, desde el GECOR, y algo en lo que incidían mucho era en que fuesen los propios distritos los que marcasen las prioridades que fuesen fundamentadas sobre todo en cuestiones de seguridad y ahí era donde más incidían. Que de todas maneras agradecía el ofrecimiento de aportar información de zonas de la Ciudad que pueden necesitar una actuación y que el Sr. Brenes por haber tenido conversaciones con algunos vecinos o con vecinos tenía conocimiento de la inquietud de los mismos, que sabía perfectamente que cada vez que les habían informado de algo para que actuasen habían procurado hacerlo, le habían puesto la voluntad de hacerlo y creía que no podrían negar esa realidad y que le pedía que si tenía información de algunas zonas que pudiesen precisar una actuación más urgente o que sea así reclamada por los vecinos se lo trasladase y procurarían atenderla, como siempre hacían, que creía que el tiempo y la historia eso lo había venido demostrando, pero que en este caso no podían votar a favor porque estaban trabajando precisamente en lo que le pedían que trabajasen.

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 la Portavoz y el Concejal del Grupo Municipal Socialista, D.ª María Gámez Gámez y D. Sergio J. Brenes Cobos, relativa a un plan de actuaciones de mejora en la barriada de San José del Viso en la ciudad de Málaga, de fecha 11 de junio de 2013, la cual es como sigue:**

"Soterramiento Cableado Alta Tensión

En junio de 2002 se firmó un Convenio entre Ayuntamiento de Málaga y ENDESA DISTRIBUCIÓN ELÉCTRICA S.L.U para desarrollar el Plan Málaga, que entre otras actuaciones pretende el soterramiento de líneas de Alta Tensión en la Ciudad de Málaga.

Sevillana-Endesa como titular tiene la posesión real y jurídica de la línea aérea denominada "Ramos-Visos-Térmica, una línea de distribución de energía eléctrica D/C de 66 KV que discurre en trazado aéreo con conductores de 147 mm2 de sección.

El Convenio en esta línea "Ramos-Visos-Térmica" sólo contempló el soterramiento en el tramo del Pato, dejando al margen actuaciones sobre otros núcleos residenciales también afectados por este tendido de AT.

En la barriada de San José del Viso, desde hace años se viene detectando un aumento considerable de los procesos tumorales en la zona, con porcentajes muy acentuados de residentes afectados.

Los vecinos de la barriada alarmados por dicha situación llevan años solicitando que este cableado no atraviese la barriada mediante peticiones formales con recogida de firmas incluidas.

Se han generado continuamente otras incidencias como caída de cableado, incendios en los alrededores del colegio y del centro social que han contribuido a aumentar la alarma social en la barriada.

El Grupo municipal Socialista en el Ayuntamiento de Málaga presentó mociones sobre este asunto en los Plenos del Ayuntamiento de Málaga de Junio de 2004 y Junio de 2008, siendo aprobadas por todos los partidos que componían la Corporación pero a día de hoy, casi 10 años después, los cables siguen afectando la tranquilidad de los ciudadanos.

En esta legislatura 2007-2011 incluso se llegó a modificar el presupuesto municipal eliminando una partida de más de 2 millones de euros previstos para eliminar estos tendidos de alta tensión sobre la ciudad, con los que se podían haber acometido éste y otros soterramientos o desvíos.

Nuevos Accesos a la barriada

Otro de los grandes problemas de la barriada de San José del Viso es el problema en sus comunicaciones. La barriada solo cuenta con una vía de entrada y salida a través de la calle José Manuel Pérez Estrada que conecta con la avenida José Ortega y Gasset.

La orografía de la barriada con calles de gran pendiente y estrechas hacen prácticamente intransitable para vehículos pesados o para los servicios de emergencia el acceso a la zona alta de la barriada.

Una decisión claramente perjudicial para los residentes de la barriada fue la aprobación de una promoción de viviendas que ocuparon el camino, paralelo a la carretera de Cártama, que permitía otro acceso a la barriada a través de la calle Cuadrante. Esta servidumbre de paso descargaba buena parte del tráfico de las calles interiores de la barriada.

En el mes de enero de 2008, el Partido Popular rechazó una moción propuesta por el Grupo Municipal Socialista para dotar esta barriada de otro nuevo acceso que mejorase las comunicaciones, a través de la pequeña zona industrial de la carretera de Cártama, conectando la barriada y la avenida Ortega y Gasset a través de la calle Tabor.

Hubo un compromiso, que consta en las actas del Pleno, para una vez aprobado el PGOU se iban a adoptar las medidas de expropiación, compensación... para la obtención de esos terrenos y, por lo tanto, mejorar la accesibilidad, la conectividad y la comunicación.

Pese a que el PGOU se aprobó definitivamente en agosto de 2011, 2 años después no se ha llevado a cabo ninguna actuación para mejorar la situación.

Una vía de comunicación la Universidad

Otra de las cuestiones que plantean los vecinos de la barriada está relacionada con la mejora de las comunicaciones con la Universidad de Málaga, concretamente con la ampliación del campus universitario de Teatinos. Pese a su cercanía, no más de unos centenares de metros, a través de la calle José Manuel Pérez Estrada, la carencia de la más mínima urbanización la hacen imposible.

Existe un tramo de carril de apenas 100 metros para unir la barriada con las nuevas facultades de Comercio e Ingenierías. Pero este tramo se encuentra sin asfaltar y sin iluminar por lo que no parece ni recomendable ni atractivo para ser usado por los estudiantes. Esta situación obliga a los que acuden a la Universidad de un desplazamiento de más de 2 kilómetros y cruzar la A 357 para poder acceder a las facultades de Teatinos.

Esta actuación es poco costosa para las arcas municipales el habilitar ese tramo de la calle José Manuel Pérez Estrada, actualmente como un camino intransitable, mediante la utilización de albero, asfalto… y una iluminación suficiente.

Los vecinos entienden que el adecentamiento y mejora de esa relación con la Universidad podría propiciar mayor dinamismo económico y de empleo en la barriada ya que alumnos de la UMA podrían servirse de la barriada (alquiler de viviendas, realización de compras, prestación de servicios…)

Por ello, el Grupo Municipal Socialista le propone al Excmo. Ayuntamiento Pleno el siguiente

ACUERDOS

PRIMERO: Que el Excmo. Ayuntamiento de Málaga inste a la empresa Sevillana-ENDESA para que adopte las medidas oportunas para el soterramiento o desvío de la Línea de Alta Tensión en San José del Viso antes de finalizar el año 2013.

SEGUNDO: Que el Excmo. Ayuntamiento de Málaga adopte las medidas oportunas, de manera consensuada con las asociaciones, para que antes de finalizar el año 2013, dotar de nuevos accesos de salida y entrada a la barriada de San José del Viso.

TERCERO: Instar al Excmo. Ayuntamiento de Málaga que, antes de finalizar el año 2013, se lleven a cabo las mejoras en el tramo final de la calle José Manuel Pérez Estrada, que permita una comunicación digna entre la ampliación del campus de la Universidad de Málaga y la barriada San José del Viso."

Abierto el debate el Sr. Brenes Cobos dijo que la moción también respondía a otras iniciativas que se habían planteando en el Ayuntamiento, en este caso recordaba que desde el año 2004, quizás fue su primera iniciativa ante el Pleno del Ayuntamiento, había transcurrido una década y no se le había dado respuesta a la moción. ¿Qué era lo que entonces se pedía?, que había un convenio firmado con Sevillana-Endesa para el soterramiento del cableado de alta tensión, ese convenio se llegó a ejecutar en parte, a la parte que afectó a la zona del distrito de carretera de Cádiz pero el resto de ese cableado eléctrico de alta tensión en superficie no se llegó a eliminar. Incluso el Equipo de Gobierno modificó el presupuesto de la Gerencia Municipal de Urbanismo y quitaron los dos millones de euros que había en aquel momento destinado a ese soterramiento y lo destinaron a otro tipo de actuaciones. El Equipo de Gobierno se comprometió a que durante los años 2005-2006-2008 ese cableado de alta tensión iba a desaparecer y así constaba en las actas del Pleno del Ayuntamiento de Málaga y en las de esta misma Comisión de Urbanismo, pero la realidad era que los vecinos seguían viviendo debajo de esas torretas de alta tensión y del cableado de alta tensión que pasaba directamente por encima de sus viviendas y por las inmediaciones del colegio público Pablo Neruda. Que parte de ese cableado de alta tensión se cayó y provocó un incendio que estuvo a punto de llevarse por delante tanto al centro social de la barriada como al propio colegio y ahí estaban los informes de bomberos que se emitieron de la actuación.

Otra de las cuestiones que se planteaban y que tampoco había tenido solución era sobre un nuevo acceso a esa barriada que solo contaba con un acceso por la carretera de Cártama por la Avda. Ortega y Gasset, en su momento se recogió en el Plan General y hubo un compromiso del que entonces era Concejal de Urbanismo del Ayuntamiento de que en el momento que se aprobara el Plan General se iban a dar los pasos oportunos para la expropiación de una franja de no más de 50 metros cuadrados, que lo que hacía falta expropiar era un suelo que no tenía ningún tipo de uso para hacer un nuevo acceso a esa barriada.

Y la tercera cuestión que se planteaba era que se arreglase un tramo de la calle José Manuel Pérez Estrada, en su tramo último que era el que comunicaba con la nueva zona de expansión de la Universidad de Málaga, la zona de ampliación del Campus y las nuevas facultades de Comercio e Ingeniería. Que estaban hablando de un tramo de carril que había que arreglar que creía que no iba más allá de 30 ó 40 metros, sin embargo ese carril estaba allí sin ningún tipo de iluminación y seguridad y la verdad era que ni los propios residentes de la barriada, ni los propios alumnos de la Universidad de Málaga lo utilizaban, preferían dar una caminata de cerca de 2 kms. antes que atravesar esa zona de 30 ó 40 metros, estaban hablando de la colocación de una, dos, tres farolas, no tenía más, quizás un poco de albero, que no les estaba pidiendo que hiciesen un adoquinado de mármol, eso no era lo que le estaban pidiendo los vecinos, los vecinos lo que querían era que se les habilitase un paso para poder acceder a la Universidad con un mínimo de seguridad.

Concluyó su intervención diciendo que nueve años después volvían a presentar la moción por si esta vez los vecinos tenían suerte y se actuaba en su barrio.

El Sr. Zorrilla Díaz dijo que apoyaba la moción, que pensaba que era justa y motivada y además compartían todo lo que se había expuesto sobre la preocupación de los vecinos con los problemas que se contenían en la exposición.

El Sr. Maldonado Carrillo dijo que en relación al primer punto quería aclarar que efectivamente la GMU disponía de parte del dinero para el soterramiento del cableado de alta tensión, pero que no podía disponer de él aún estando ingresado hasta que no se aprobase el PERI de la zona que se estaba redactando por encargo de HIPERCOR, empresa con la que se firmó el convenio. Que la información más reciente les hacía entender que lo iban a presentar en breve en cuyo caso el soterramiento de la línea de alta tensión sería una realidad en poco tiempo, ojalá que así fuese y les prometía que harían todo lo posible o lo seguirían haciendo para que fuese una realidad.

Asimismo dijo que en relación a los dos puntos siguientes nada que objetar a la necesidad y al derecho de los vecinos a que esas cosas se arreglasen, pero él sería incapaz de decir que iba a estar antes de finalizar el año 2013, por tanto eso no se lo podía apoyar. Que si le aceptaba dos cosas, un compromiso verbal de hacerlo lo antes posible y un compromiso escrito en la moción que puedan sustituir lo de antes de finalizar el año 2013 y poner para dotar en el menor tiempo posible de presupuesto para ejecutarlo en el menor tiempo posible, con el compromiso formal de quién les hablaba de intentar hacerlo de verdad en el menor tiempo posible y ojalá que pudiera ser en ese año, cosa que le parecía francamente difícil dado que estaban a mitad del junio, pero llevaban razón cuando lo reclamaban, tenían que hacerlo y lo iban a hacer, que si aceptaban esa modificación en el punto segundo y tercero el Equipo de Gobierno podría apoyar la moción.

El Sr. Brenes Cobos dijo que agradecía las aportaciones pero que después de nueve años de iniciativas y de compromisos incluso por escrito, de aprobaciones conjuntas por parte de todos los grupos del Ayuntamiento no le iba a aceptar eso que el Sr. Maldonado planteaba. Que fechas ya habían puesto y no había sido el Grupo Municipal Socialista el que las había puesto, a los vecinos se les dijo que antes de finalizar el año 2005 iban a tener el cable de alta tensión soterrado, fue el entonces Concejal de Urbanismo, después hubo otro Concejal de Urbanismo que fue el que les prometió que antes de finalizar el año 2008, que había sido el Equipo de Gobierno el que había fijado esas fechas y adquirido ese compromiso con los vecinos y no habían cumplido y la situación podía aguantar lo que podía aguantar y en este caso los vecinos llevaban décadas viviendo con esa realidad de no tener un segundo acceso al barrio o simplemente ahora que podían tener un acceso digno a la Universidad y sin embargo sus hijos tenían que dar una caminata de varios kilómetros porque no se sentían seguros y no era seguro que esas personas pasasen por allí, y era muy fácil, era muy poco dinero y era muy poca la actuación que hacía falta. Y el dotar de una segunda entrada era iniciar un procedimiento de expropiación, no tenía más, ya en su momento se estudió por parte de la GMU.

Concluyó su intervención diciendo que agradecían la voluntad que ponía el Sr. Maldonado y el ofrecimiento que hacía, pero que no iban a tocar la moción, que entendía que ya era de justicia, que ya les tocaba a esos vecinos que se actuase en su barrio, eran ya nueve años de iniciativas aprobadas que no se habían llevado a cumplimiento.

El Sr. Maldonado Carrillo agradeció la intervención del Partido Socialista, dijo que entendía que no quisieran aceptar la enmienda con una historia como la que contaba y los vecinos que, lógicamente, estarían deseando que esos problemas desapareciesen, pero que les volvía a decir que tenían su compromiso, que a partir de ese mismo día empezarían a trabajar para encontrar una solución, lo más inmediata posible a los dos últimos temas, porque el primero dependía de que les llevasen el PERI para poderlo llevar a aprobación definitiva, pero que también estaban presionando para que lo presentasen rápido. Que trabajarían para intentar que no fuese necesaria una nueva moción en el futuro en cuanto a esos temas.

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.

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

Punto nº 12- Se dio cuenta de solicitud de comparencia, de fecha 12 de junio de 2013, por el Portavoz del Grupo Municipal I.U. L.V.-C.A., D. Eduardo Zorrilla Díaz, para que D. Francisco de la Torre Prados informe en relación a negociaciones y medidas que se piensan adoptar para conseguir la cesión gratuita de los suelos del bulevar sobre el antiguo trazado del ferrocarril y del antiguo Campamento Benítez, así como para la rehabilitación de los Baños del Carmen.

A petición del Sr. Zorrilla Díaz se retira la solicitud de comparecencia.

Punto nº 13- Se dio cuenta de solicitud de comparencia, de fecha 11 de junio de 2013, por el Portavoz del Grupo Municipal Socialista., D. Sergio J. Brenes Cobos, para que D. Diego Maldonado Carrillo informe sobre la situación de los restaurantes de playa –chiringuitos-.

Abierto el debate el Sr. Brenes Cobos dijo que en la solicitud había un error, el mes pasado también se presentó una comparecencia sobre bares y restaurantes de playa y en este caso lo que se había hecho era utilizar la misma fórmula, debería haber ido la solicitud de comparecencia al Presidente de la Comisión. Pidió que aceptasen las disculpas por ese error de forma. En cuanto al fondo de la iniciativa lo que pretendían era que hubiese una aclaración por parte del Equipo de Gobierno sobre la situación que se estaba produciendo con los chiringuitos, que una vez construidos, al parecer, había problemas con la instalación eléctrica o capacidad eléctrica que tenía en ese sector Sevillana-Endesa para que puedan entrar en funcionamiento las cocinas de los mismos. Y lo que le querían preguntar era qué conversaciones se estaban llevando a cabo, si era el Equipo de Gobierno quien estaba haciendo ese trámite con Sevilla-Endesa para que esos chiringuitos puedan entrar en funcionamiento, cuándo lo tenían previsto, qué inversión le estaban demandando, que según la prensa podía suponer más de 400.000 euros y los chiringuitos no estaban

dispuestos a hacerse cargo de esa cantidad económica y manifestaban que tenía que ser el Ayuntamiento el que corriese con los gastos debido a que ellos lo único que tenían era una concesión administrativa y por lo tanto no les correspondía a ellos hacer ese pago. Que esa eran las cuestiones que querían conocer, en qué situación se encontraban, cómo iban a resolver ese problema, si al final esos gastos los iba a asumir el Ayuntamiento y cuándo tenían previsto entrar en funcionamiento esos chiringuitos.

El Sr. Maldonado Carrillo dijo que quería aclararles que el pasado viernes ya abrió sus puertas uno de ellos, el Picasso, y, naturalmente, entendía que cuando se abrió al público era porque todas las cuestiones que tenían que solventar, incluidas las que tenían que ver con el suministro eléctrico, estaban resueltas. La gestión, coordinación, de los chiringuitos a los que se hacía referencia se llevaban desde el Área de Playas, en la GMU se limitaban a estudiar los proyectos que les llegaba para poder emitir los informes pertinentes para la licencia de obras o la licencia de primera ocupación, como había ocurrido con el Picasso que había obtenido la licencia de primera ocupación y también la de apertura porque estaba todo en regla.

¿Cuál era el papel de Urbanismo?, el que siempre le habían trasladado al Sr. Brenes, velar porque la construcción y la ejecución del proyecto sea coincidente con el proyecto aprobado en la licencia de obras. La licencia de obras se concedía para un proyecto y ese proyecto era el que se tenía que ejecutar y si no se ejecutaba el departamento de Disciplina Urbanística a través de sus trabajadores, de la jefa del departamento y sus técnicos emitirían un informe desfavorable que impediría la apertura, que no había ocurrido porque todos los informes habían sido favorables en el único caso que se había abierto. Que no tenían información oficial de quien pagaba o dejaba de pagar o el problema que pudiesen tener con Endesa porque todas esas cuestiones se estaban solventando desde el Área de Playas a donde le sugeriría que dirigiese la comparecencia si consideraba que la necesitaba después de su intervención, pero en la GMU en tanto se cumpliesen los parámetros recogidos en el proyecto y no hubiese ninguna razón por la que desde ese punto de vista tengan que emitir informe negativo o negar la concesión de una licencia seguirían adelante cumpliendo con su obligación que no pasaba por negociar con Endesa, por conocer quién lo pagaba, que sabían, creía que era importante que el Sr. Brenes lo recordase, que cuando se abría el chiringuito Picasso se hacía con el visto bueno de la Delegación de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía y cuando se abriesen el resto de los chiringuitos se presuponía -y estaba absolutamente convencido de que así será- que se abriría con el visto bueno de la Delegación de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, por tanto estaba convencido que cuando se fuesen abriendo sería porque se podían abrir, que habrían hecho correctamente el recorrido previo a la apertura, que si tenían alguna duda la plantease en el Área de Playas.

El Sr. Zorrilla Díaz cedió su turno al Grupo Socialista.

El Sr. Brenes Cobos dijo que lo llevarían a Playas debido a que lo que querían conocer en esta ocasión era justamente los problemas que había con el abastecimiento eléctrico de esos chiringuitos.

La Comisión, quedó enterada de la anterior comparecencia.

IV.- TRAMITE DE URGENCIA.

Tras indicar el Sr. López Maldonado que se iba a presentar un punto por trámite de urgencia -consistente en la aprobación inicial de la Ordenanza de Movilidad de la Ciudad de Málaga - y, antes de proceder a su votación, expresó que la razón de la urgencia se debía a que había terminado el plazo de presentación de enmiendas y se habían estudiado las presentadas, y que de no llevarlo a la Comisión para su tramitación tendrían que esperar un mes hasta la celebración de la próxima sesión.

A la vista de cuanto antecede, 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, así como con el quórum preceptivo, **declaró la urgencia del asunto epigrafiado U1**, el cual se trascribe seguidamente:

Punto nº U-1.- La Comisión del Pleno de Accesibilidad, Movilidad y Ordenación del Territorio y Vivienda, conoció propuestas del Teniente de Alcalde Delegado de Accesibilidad y Movilidad de fecha 14 de junio de 2013, las cuales copiadas a la letra dicen:

"Asunto: PROPUESTA DE APROBACIÓN INICIAL DE LA ORDENANZA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÁLAGA.

Se presente ante esta Ilustrísima Junta de Gobierno Local la propuesta arriba indicada.

Esta propuesta se basa en el informe del Área de Movilidad de fecha 28 de mayo que dice expresamente:

"En relación con el asunto de referencia, modificado conforme a las rectificaciones propuestas por la Comisión de Coordinación de Ordenanzas Municipales y aprobado como Proyecto de Ordenanza de Movilidad de la Ciudad de Málaga por la Junta de Gobierno Local en sesión celebrada el día 7 de junio de 2013, se informa lo que sigue:

La vigente Ordenanza de Movilidad de 2009, aprobada por el Excmo. Ayuntamiento Pleno en sesión ordinaria de 26 de noviembre de 2009 y publicada en el BOP de 27 de enero de 2010, con modificaciones publicadas en el BOP de 25 de abril de 2011, aunque es relativamente reciente, en su andadura, ha puesto de manifiesto la necesidad de someterse a diversas modificaciones y actualizaciones, que son las que abarca el nuevo texto que se ha elaborado. Este nuevo texto, a través del que se desarrolla el Proyecto de Ordenanza de Movilidad para la Ciudad de Málaga, unifica en un solo documento normativo el régimen jurídico de la movilidad de la ciudad de Málaga, lo que supone que, además de lo indicado, en su contenido se incorpora el régimen jurídico del uso de la bicicleta como medio de transporte. Por consiguiente, en tanto que se hace necesaria una modificación amplia que responda al panorama actual, el Proyecto de Ordenanza de Movilidad para la Ciudad de Málaga supone una nueva norma que, unificando lo que a día de hoy se encuentra regulado en la vigente Ordenanza de

Movilidad de la Ciudad de Málaga, adaptada a la Ley de Seguridad vial, ley 18/2009 de 23 de noviembre, y en la vigente Ordenanza sobre la Movilidad en Bicicletas de la Ciudad de Málaga, actualiza y acomoda a la realidad social coetánea el régimen regulador de la movilidad entendida en todo su significado. Por tanto, los notables cambios que ha experimentado este municipio en los últimos años, así como la búsqueda de la mejora de la calidad ambiental justifican que, desde el ámbito municipal, se proceda a recoger y a acomodar a la realidad vigente, en un único documento, las disposiciones que referidas a la movilidad se han venido dictando desde el Ayuntamiento de Málaga. Al mismo tiempo, las modificaciones realizadas tratan de desarrollar, completar y adaptar las necesidades de nuestro municipio al régimen jurídico actual.

Se trata, en definitiva, de adaptar la normativa local a la vida cotidiana y a la problemática de la ciudad de Málaga, de implementar medidas y mecanismos que den soluciones a realidades tales como el tráfico rodado, el aparcamiento y las zonas de estacionamiento regulado, de facilitar y fomentar el uso peatonal en las vías urbanas y su convivencia con la circulación de vehículos a motor, de regular la circulación en el Centro Histórico de Málaga y en cualquier zona de acceso restringido al tráfico rodado, de enmarcar el ámbito de la carga y descarga de mercancías, así como de instrumentalizar las técnicas necesarias para satisfacer estos objetivos, junto con la concepción de una visión anticipada de las nuevas necesidades que puedan acontecer en la ciudad, esencialmente con relación a la recuperación de ciertos espacios para el uso de los peatones. Asimismo, persigue la mejora de la calidad ambiental y la preservación del entorno natural, apostando por las alternativas y opciones enérgicamente más eficientes y menos contaminantes. Al mismo tiempo, se valoran y refuerzan positivamente muchas de las iniciativas adoptadas en el ámbito urbano, fomentando el uso de los medios de transporte más sostenibles, esto es, la circulación a pie, en bicicleta y el transporte público, así como, se configura un escenario futuro en el que destaque la necesidad y oportunidad de avanzar hacia una realidad de mayor equilibrio, con una menor dependencia del vehículo privado, con carácter general en los desplazamientos interurbanos, y, singularmente, en los desplazamientos que generan los centros de actividad periurbanos (polígonos industriales, centros tecnológicos, campus universitarios, centros sanitarios y hospitalarios).

La creación de itinerarios más accesibles, seguros y cómodos en los desplazamientos a pie, y de espacios más habitables en los que se elimine en gran medida la contaminación ambiental y acústica del vehículo privado, otorgan al peatón y a la movilidad a pie, un nuevo factor preponderante dentro de la movilidad de la ciudad.

La implantación de criterios de movilidad sostenible, favoreciendo así, los cambios que garantizan la accesibilidad universal en los servicios urbanos de transporte público colectivo u otras acciones, como el impulso de los caminos escolares, persiguen conceder más protagonismo al peatón, lo que se ve apoyado por el impulso de zonas de prioridad peatonal, y acceso restringido al tráfico, que al mismo tiempo, disminuye o elimina el tráfico de paso, aumenta la seguridad vial, reduce las emisiones de contaminantes y el consumo de combustible, y aumenta la eficiencia energética. Por otro lado, la reaparición de la bicicleta, como un medio de transporte más, al que hay que dotar de

infraestructuras, y que cuenta con la ventaja de ser sostenible, en tanto que no emite humos ni ruidos, contribuye al ahorro energético y al ahorro de espacio.

Por otra parte, la regulación de las zonas de estacionamiento es un instrumento muy eficaz de gestión de la movilidad, que contribuye significativamente a una equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios.

Entre otras medidas, interesa remarcar en este punto que se introduce en el Proyecto de Ordenanza la regulación del vehículo eléctrico, que permite reducir las emisiones directas contaminantes de CO_2 y otros gases de gran relevancia en los entornos urbanos (NO_X, SO_X, particular...). Este tipo de vehículo es especialmente adecuado para satisfacer necesidades de transporte y movilidad en cascos históricos protegidos y en centros urbanos peatonalizados, donde las vibraciones y el ruido que ocasionan los vehículos de combustión interna son especialmente perjudiciales.

Por tanto, de acuerdo con lo indicado anteriormente se ha optado por modificar totalmente la estructura y parte del contenido de la vigente Ordenanza de Movilidad:

- *Así, el Título I del Proyecto de Ordenanza a aprobar, regulador del ámbito de aplicación de la misma, contempla en un único conjunto y a un mismo nivel, como usuarios de las vías urbanas a efectos de tráfico, a peatones, ciclistas y demás conductores de vehículos, circunstancia que despliega efectos a lo largo del articulado de este Proyecto. Por lo tanto, desde la regulación del objeto y ámbito de aplicación del Proyecto de Ordenanza se pone de manifiesto una gran diferencia respecto a la regulación vigente. En segundo lugar, en este mismo Título se hace una clasificación más detallada de los distintos tipos de vías urbanas, que amplía y perfecciona lo recogido hasta ahora en la normativa municipal de tráfico.*

- *En tanto que la Ordenanza vigente, en su Título II, dedica a los peatones la Sección de un Capítulo, nuestro Proyecto, prevé en un único Título, el II, el régimen jurídico de los peatones, ampliando la regulación vigente y poniendo de manifiesto la importancia adquirida por la movilidad a pie en los últimos tiempos. En este Título II, además de lo indicado y de la regulación de los pasos de peatones semaforizados, el Proyecto regula pormenorizadamente las zonas de prioridad peatonal y las zonas de acceso restringido al tráfico rodado, por considerarse entornos de interés protegido.*

- *Otra gran novedad, que implica la derogación de la Ordenanza de Movilidad en Bicicleta de la Ciudad de Málaga, es la inclusión en el Título III de este Proyecto de Ordenanza el régimen jurídico aplicable a los ciclistas, como otro usuario de las vías urbanas a efectos del tráfico. Siendo el Título IV el espacio jurídico dedicado al resto de conductores de vehículos, cuyo régimen jurídico apenas ha sufrido modificaciones.*

- *Los límites de velocidad se encuentran previstos, dentro del Proyecto, en su Título V, estando regulados actualmente en el Capítulo II del Título regulador de la circulación urbana. Con la nueva regulación se deja abierta la posibilidad de establecer zonas 30, 20, 10, recalcándose, una vez más, la importancia del peatón como usuario de la vía a efectos de tráfico. Lo mismo ocurre, a efectos de estructuración, con la regulación, en un Título específico (el VI), de los accidentes y daños.*

- *Mientras que la Ordenanza vigente regula, en el Título III, las normas generales de señalización, en el Proyecto se contemplan éstas en el Título VII, añadiéndose en este Título la regulación de las infraestructuras, esto es, de los elementos urbanos y, de manera escueta, mediante remisión, de las medidas para moderar la velocidad. Como novedad, se preceptúa la prohibición de colocar en la vía pública, cualquier obstáculo que pueda dificultar la circulación de peatones o vehículos, supeditando a autorización municipal la posibilidad de su instalación.*

- *El Título VIII del Proyecto, regula la parada y el estacionamiento, incluyéndose, como algo novedoso en el Capítulo de la parada, la prohibición de parar en puntos de recarga exclusivos de vehículos eléctricos.*

  En el capítulo del estacionamiento, es novedad la regulación del estacionamiento de autobuses y autocaravanas, de que carece la regulación actual. Respecto de las autocaravanas, se introduce la posibilidad de establecer zonas de estacionamiento exclusivas para autocaravanas.

  En tercer lugar, dentro de los casos de prohibición de estacionamiento, se contempla el supuesto consistente en la permanencia de vehículos destinados a venta, alquiler o con fines publicitarios en la vía pública, y el supuesto de estacionamiento de vehículos en zonas de estacionamiento exclusivo de vehículos eléctricos, así como en los puntos de recarga indicados anteriormente. A su vez, se modifica la regulación de los estacionamientos y reservas de espacio de motocicletas y ciclomotores de hasta 3 ruedas.

  Finalmente, la regulación que se hace en este Título de los sectores de aparcamiento regulado ha sufrido importantes modificaciones, que son las que siguen:
  - *Se justifica el interés municipal con la motivación de hacer una equitativa distribución de los aparcamientos y la adecuada rotación de las plazas de aparcamiento en la vía pública, a la hora de crear y definir zonas de aparcamiento regulado (SARE).*
  - *Se introduce en la tipología de usuarios los de vehículos eléctricos, las personas con movilidad reducida, y los usuarios en general y visitantes.*

- *El Título IX del Proyecto de Ordenanza, de las actividades en la vía pública, introduce, en el capítulo correspondiente a las ocupaciones de la vía pública, el contenido de la autorización para dicha ocupación, que a día de hoy no se encuentra reflejado.*

  Respecto de las reservas de espacio, se introduce un artículo en el que se regulan las reservas de estacionamiento y las reservas de punto de recarga de vehículos eléctricos, como novedad actual

- *Los Títulos X y XI prevén la regulación aplicable a los transportes y las restricciones a la circulación.*

- *El título XII incluye el régimen jurídico del desplazamiento, junto con la inmovilización y retirada de vehículos, y se realiza una modificación importante, planteada por la Sociedad Municipal de Aparcamientos, en el sentido de que en el art. 87 vigente remite incorrectamente a los apartados 7 y 8 del art. 86, cuando debería referirse a los apartados 9 y 10 del art. 85 (referidos a estacionamiento en itinerarios que hayan de ser ocupados por una comitiva, procesión, cabalgata, prueba deportiva o actos públicos debidamente autorizados, y a estacionamiento en espacios reservados para obras o trabajos en la vía pública). Esta remisión errónea supone alterar la numeración de los apartados del art. 85 actual, lo que en el Proyecto de Ordenanza se produce en los art. 104 y 106, con la remisión regulada correctamente.*

- *El título XIII, referido a las responsabilidades y al procedimiento sancionador, simplifica su contenido respecto a la regulación vigente, debido a que el procedimiento sancionador se encuentra totalmente descrito en el Real Decreto Legislativo 339/90, 2 de marzo, y el Real Decreto 320/1994, de 25 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Procedimiento Sancionador en Materia de Tráfico, circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.*

- *Tras la disposición final, el Proyecto de Ordenanza incluye la descripción de un cuadro de infracciones revisado y acomodado al nuevo texto normativo, además de añadir, a continuación, un anexo de definiciones con el que culmina la redacción del Proyecto.*

- *En virtud del ámbito de aplicación del Proyecto de Ordenanza y de su disposición derogatoria, la entrada en vigor de la misma supone la derogación de la Ordenanza de Movilidad, aprobada por el Excmo. Ayuntamiento Pleno en sesión ordinaria de 26 de noviembre de 2009, publicada en el BOP de 27 de enero de 2010, y en cuyo texto se introducen modificaciones a su articulado y un anexo, publicados en el BOP el día 25 de abril de 2011. Asimismo, quedará derogada la Ordenanza sobre la Movilidad en Bicicleta de la Ciudad de Málaga, aprobada por el Excmo.*

Ayuntamiento Pleno en sesión ordinaria de 28 de abril de 2011, publicada en el BOP de 21 de junio de 2011.

Finalmente, queda añadir que la nueva regulación que se pretende con la entrada en vigor de la nueva Ordenanza de Movilidad de la Ciudad de Málaga no supone gasto económico para el Ayuntamiento de Málaga.

Asimismo, se propone la subsanación del error detectado por el Área de Movilidad en los artículos 60.17, 106, párrafo tercero, y cuadro de infracciones y sanciones respecto a la conducción negligente de la bicicleta, del Proyecto de Ordenanza de Movilidad de la Ciudad de Málaga aprobado por la Junta de Gobierno Local en sesión celebrada el día 7 de junio de 2013, de la siguiente forma:

- *Donde el texto dice "17. En los lugares señalizados temporalmente por obras, actos públicos o deportivos, esto es, en las zonas que, previamente señalizadas, eventualmente deban ser ocupadas para actividades autorizadas o las que deban ser objeto de reparación, señalización, limpieza u otros usos, en cuyo caso se deberán señalizar adecuadamente al menos con **24 horas** de antelación. La señalización contará con la correspondiente autorización del órgano municipal competente en materia de movilidad.", debe decir "17. En los lugares señalizados temporalmente por obras, actos públicos o deportivos, esto es, en las zonas que, previamente señalizadas, eventualmente deban ser ocupadas para actividades autorizadas o las que deban ser objeto de reparación, señalización, limpieza u otros usos, en cuyo caso se deberán señalizar adecuadamente al menos con **48 horas** de antelación. La señalización contará con la correspondiente autorización del órgano municipal competente en materia de movilidad."*

- *Donde el texto dice "En los supuestos a que se refieren los apartados 8 y 9 del artículo 104.a de ésta Ordenanza, los propietarios de los vehículos sólo vendrán obligados a abonar los gastos referidos en el párrafo anterior en el supuesto de que se hubiera anunciado la prohibición de estacionamiento reglamentariamente señalizada, al menos, con 24 horas de antelación al momento en que ésta se produzca, computadas en días hábiles.", debe decir "En los supuestos a que se refieren los apartados 8 y 9 del artículo 104.a de ésta Ordenanza, los propietarios de los vehículos sólo vendrán obligados a abonar los gastos referidos en el párrafo anterior en el supuesto de que se hubiera anunciado la prohibición de estacionamiento reglamentariamente señalizada, al menos, con 48 horas de antelación al momento en que ésta se produzca, computadas en días hábiles."*

- *Donde el texto dice "9.2 en relación al 65.5 e)", debe decir "9.2 en relación al 65.4 m)", por ser la infracción grave, correctamente calificada.*

Las enmiendas han sido contestadas en documento adjunto al expediente de aprobación inicial de la Ordenanza por el Pleno del Excmo. Ayuntamiento de Málaga.

Por lo que antecede, se propone ante el Pleno del Excmo. Ayuntamiento de Málaga, en aplicación del artículo 134 del Reglamento Orgánico del Reglamento del

Pleno del Ayuntamiento de Málaga, se adopte el acuerdo de aprobación inicial de la Ordenanza de Movilidad de la Ciudad de Málaga.

Por su parte se adjunta la documentación completa del expediente de la Ordenanza de Movilidad de la Ciudad de Málaga cuya aprobación inicial por el Pleno del Excmo. Ayuntamiento de Málaga se propone, del que forman parte informe favorable de Asesoría Jurídica e informe favorable de la Intervención General. Se adjunta copia del texto del Proyecto aprobado por la Junta de Gobierno Local.

Es cuanto hay que informar, no obstante V.I. decidirá lo más conveniente."

UNICO: APROBACIÓN INICIAL DE LA ORDENANZA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÁLAGA"

"PROPUESTA QUE PRESENTA EL TENIENTE ALCALDE DE ACCESIBILIDAD, MOVILIDAD, ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA, EN RELACIÓN AL PROYECTO DE ORDENANZA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÁLAGA.

Con fecha 7 de junio de 2013, la Ilma. Junta de Gobierno Local adoptó acuerdo de aprobación del Proyecto de la Ordenanza referida en el encabezamiento.

Según hace constar la Secretaría de la Comisión del Pleno de Accesibilidad, Movilidad, Ordenación del Territorio y Vivienda, en diligencia de 14 de junio de 2013, se ha presentado un escrito de enmiendas al Proyecto de Ordenanza de la Ciudad de Málaga, por Portavoz adjunto del Grupo Municipal I.U. L.V.-C.A., D. Eduardo Zorrilla Díaz.

CONSIDERANDO, en relación al contenido de las enmiendas, lo siguiente:

ENMIENDA 1

"Los patines o monopatines no circularán preferentemente por las aceras, andenes y paseos al ser consideradas estas zonas peatonales conforme al Art. 121.5 del Reglamento General de Circulación, salvo en la zonas de coexistencia que se establezcan permitiendo el uso de la bicicleta en las aceras a una velocidad moderada con total prioridad para el peatón".

Se propone la desestimación de la enmienda en tanto que los usuarios de patines y monopatines no son considerados vehículos, lo que supone que no puedan circular por calzada. Por tanto, el texto propuesto en la enmienda restringe en exceso la circulación de estos usuarios de la movilidad, considerando que el texto de la Ordenanza de Movilidad cuya aprobación se propone al Pleno, regula expresamente la prioridad de los peatones en aceras, calles residenciales o de prioridad peatonal.

ENMIENDA 2

"En la circulación del ciclista por la acera y por las demás zonas peatonales, el peatón tendrá siempre la prioridad sobre el ciclista y éste circulará a una velocidad moderada y de acuerdo con la afluencia de peatones (En determinadas horas o días no hay peatones en zonas peatonales).

Los menores de 14 años podrán circular en bicicleta por las aceras y demás zonas peatonales. Un adulto podrá acompañar a uno o varios menores circulando por la acera, en las mismas condiciones del párrafo anterior.

Se propone la desestimación de la enmienda porque su propuesta, en el primer párrafo, está ya regulada en el texto de la Ordenanza de Movilidad. Asimismo, el contenido del segundo párrafo de la enmienda está en contra de la convivencia en la movilidad entre el peatón y el ciclista.

ENMIENDA 3

"Las bicicletas circularán preferentemente por la zona central del carril que necesiten ocupar. Podrán circular dos bicicletas en paralelo en el mismo carril.
Las bicicletas evitan circular cerca de vehículos aparcados y cerca del borde de la calzada en la proximidad de intersecciones. En vías de más de un carril por sentido, las bicicletas utilizarán el carril que más convenga en función de su trayectoria y destino."

Por cuanto a lo propuesto por Izquierda Unida, se va a estimar parte de la enmienda presentada; Se mantiene la redacción del art. 24 en los mismos términos que fue elaborado, pero el apartado b) se amplía, quedando como sigue:

Art 24 b): "...o por tener que girar hacia la izquierda."
Las bicicletas circularán preferentemente por la zona central del carril derecho o que necesiten ocupar, en el caso de ser una vía de dos o más carriles de circulación en un mismo sentido. Si la vía es de un solo carril por sentido, deberán circular lo más próximo a la derecha del referido carril, siempre que no existan aparcamientos o puedan darse condiciones que representen una merma de la seguridad.

Por cuanto a la posibilidad de circular dos bicicletas en paralelo, conforme al pto. 2, art. 36, del Reglamento de Circulación, la redacción se incorporará al apartado b) del art. 24, quedando como sigue:

Las bicicletas podrán circular en columna de a dos, orillándose todo lo posible al extremo derecho de la vía, salvo en los casos que discurran por tramos sin visibilidad, que originen aglomeraciones de tráfico, que existan aparcamientos o que puedan darse condiciones que representen una merma de la seguridad.

ENMIENDA 4

"Donde esté limitada la velocidad a 30 km/h o inferior, la autoridad municipal podrá permitir la circulación de las bicicletas en contrasentido, mediante el empleo de la señalización que corresponda, con el fin de informar de ello a todos los usuarios de la vía".

Se propone la desestimación de la enmienda presentada debido a que la conducta que promueve por parte de los conductores de la bicicleta está tipificada como infracción muy grave en los artículos 29 del Reglamento de Circulación y 65 del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

ENMIENDA 5

"Las bicicletas, salvo prohibición expresa, podrán circular –en el sentido de la marcha- por la derecha del carril bus, favoreciendo el paso del bus.
(El riesgo de circular por el carril contiguo al carril bus, expone las bicicletas al peligro del bus y de los demás coches)."

Se propone la desestimación en tanto que actualmente los carriles bus no disponen de sección adecuada que permita la coexistencia de los dos tipos de vehículos. La Ordenanza prevé la posibilidad, previo informe de la Policía Local y Movilidad, con el fin de asegurar la posibilidad de la coexistencia en el futuro, siempre que existan las infraestructuras adecuadas para ello, y no en cualquier carril bus de la ciudad de Málaga.

ENMIENDA 6

"Se permite el uso de un solo auricular de dispositivo móvil. (Un ciclista puede oír perfectamente las señales con sólo un oído, mejor que un conductor con la radio puesta y que un motorista con su casco)."

Se propone la desestimación de esta enmienda por dos principales motivos:

En primer lugar, al producirse la equiparación de la bicicleta al resto de vehículos nos lleva a excluir la posibilidad de circular con aunque fuera un solo auricular, por cuanto el sentido **del oído** participa en la conducción como complemento fundamental de la visión, ayudándola a situar los estímulos en el tiempo y el espacio. Además, con la **pérdida de audición** se disminuye la captación de estos estímulos, afectando al equilibrio, a la atención y percepción. Por tanto, estamos ante claros elementos de distracción con el consiguiente riesgo para la seguridad vial, lo que no nos hace proclives a aceptar tal posibilidad como tal.

En segundo lugar, y circunscribiéndonos al ámbito puramente legal el Reglamento General de Circulación, el art. 18 no lo permite por cuanto prohíbe la utilización durante la conducción de dispositivos de telefonía móvil y cualquier medio o sistema de comunicación, excepto cuando el desarrollo de la comunicación tenga lugar sin emplear las manos ni usar cascos, auriculares o instrumentos similares.

ENMIENDA 7

"No entendemos que se prohíba a un cicloturista ir por la calzada o acera con un remolque

En las bicicletas se podrá transportar carga. También se podrán transportar pasajeros si la persona que conduce es mayor de edad. El transporte de ocupantes en la bici deberá efectuarse en asientos homologados para tal fin, cuando el conductor sea mayor de edad y bajo su responsabilidad.

El transporte de personas o carga deberá efectuarse de tal forma que no puedan:

- ***a) Arrastrar, caer total o parcialmente o desplazarse de manera peligrosa.***
- ***b) Comprometer la estabilidad del vehículo.***
- ***d) Ocultar los dispositivos de alumbrado o de señalización óptica.***

Se podrán utilizar en las bicicletas remolques, semirremolques u otros elementos debidamente homologados para el transporte de personas o carga."

Se propone la desestimación de la enmienda debido a que la redacción de la regulación del remolque en el texto de la Ordenanza se fundamenta en la salvaguarda de la seguridad vial y en el peligro que para la circulación suponen las condiciones de escasa visibilidad del remolque en la calzada.

La regulación del transporte de personas o carga en el texto de la Ordenanza se fundamenta en el artículo 12 del Reglamento de Circulación.

La tercera parte de la enmienda, relativa a la homologación ya se encuentra contemplada en el texto de la ordenanza propuesto para su aprobación.

ENMIENDA 8

"Podrán estacionar en aceras, andenes y paseos que no interrumpa el tráfico de peatones y vehículos amarrándolas a elementos del mobiliario urbano o postes de señales de circulación, siempre que no se deterioren.

Se permitirá aparcar las bicicletas en los parking municipales"

En cuanto al primer punto que señala el Grupo Municipal de Izquierda Unida, no consideramos conveniente el amarre de la bicicleta al mobiliario urbano por el daño o alteración considerable que puede producirse a este tipo de elementos, y que igualmente podría revertir en peligro a la seguridad vial al resto de viandantes y conductores. Dejando de un lado, aunque sin olvidar los peligros que pudieran ocasionarse, en el debate establecido sobre esta disposición, no se ha olvidado en ningún momento a los usuarios de bicicletas: así la posibilidad de amarre de bicicletas a señales de tráfico, farolas, semáforos, postes, vallas, no es por completo seguro pues, por ejemplo, las señales pueden desmontarse con llaves y sacar la bicicleta por arriba. Por otra parte, en los árboles tampoco está permitido, además de que no es precisamente ecológico, ya que se podría ocasionar un daño innecesario al elemento vegetativo. Finalmente, un bolardo u otro dispositivo de escasa altura no es lo más indicado, pues la bici se podría levantar en peso y llevar entera.

Finalmente, señalar que la política municipal en materia de movilidad, tiene marcado como objetivo prioritario la constante instalación de aparca bicicletas por toda la ciudad, en aras a la apuesta por la movilidad sostenible.

Por otro lado la Ordenaza no impide expresamente el aparcamiento de las bicicletas en parkings municipales, pero no es posible permitir abiertamente esta posibilidad en tanto que a día de hoy el acceso por rampa, zonas peatonales, el alcance de los conductores y la caída de la barrera supone un peligro al usuario de la bicicleta.

ENMIENDA 9

"Conducir una bicicleta de modo que cause perjuicio o molestias al resto de los usuarios (arbitrario y subjetivo del denunciante).
Conducir una bicicleta de modo temerario(arbitrario y subjetivo del denunciante).
Conducir una bicicleta de modo negligente(arbitrario y subjetivo del denunciante)".

Se propone desestimar la enmienda en tanto que la regulación de la Ordenaza no incurre en la tipificación de infracciones y sanciones arbitrarias y subjetivas, debido a que su texto está apoyado en los artículos 9, 65.5 y 65.4 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

ENMIENDA 10

"En caso de que las infracciones observadas impliquen la retirada o inmovilización del vehículo será necesaria la presencia de un agente de la policía local para realizar la correspondiente denuncia y retirada del vehículo"

Se propone desestimar la enmienda en tanto que la regulación de la ordenanza de Movilidad persigue la racionalización de los medios humanos y técnicos dentro del conjunto de los medios municipales. La retirada e inmovilización, tal y como está regulada en el texto de la Ordenanza no implica falta de seguridad y legalidad en tanto que la normativa estatal de tráfico determina que el inicio del procedimiento sancionador puede tener su origen en la denuncia de los agentes de la autoridad basadas en imágenes captadas por medios telemáticos.

En consecuencia con lo expuesto **PROPONGO**:

- Estimar conforme se ha indicado la tercera enmienda
- Desestimar en su integridad las enmiendas 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9 y 10"

Abierto el debate el Sr. López Maldonado dijo que la propuesta de aprobación inicial de la Ordenanza de Movilidad conllevaba un informe en el que había una subsanación a dos puntos por errores detectados por los técnicos del Área de Movilidad que correspondían a los puntos 60.17 donde había un error en el número 48 y en el punto nº 106 que era donde decía los supuestos que se refieren a los apartados 8 y 9 del artículo, se refería a un error en las sanciones sobre una activación en el tema de las bicicletas y había una subsanación de este punto. Que esas eran las dos subsanaciones de errores que se

proponían al texto que venía dictaminado por la Junta de Gobierno Local, y había una propuesta de enmiendas, concretamente diez enmiendas de Izquierda Unida a la Ordenanza de Movilidad, que le proponía al portavoz de I.U. que tuviese el documento y si quería lo debatían punto a punto o hacían una reflexión genérica sobre las diez enmiendas, como más le gustara.

Que en lo que respectaba a las enmiendas de Izquierda Unida había una aprobación parcial de la enmienda número 3 que se refería a la ubicación de las bicicletas en los carriles de circulación y tomando como referencia el Reglamento Nacional, pendiente aprobación pero que ya tenían el borrador y habían participado en su redacción, donde trasladaba la ubicación en carriles de un sentido y dos y de viales de dos sentidos de circulación, lo que proponían era una enmienda que atendiese el espíritu que Izquierda Unida quería trasladar en su propuesta, que les parecía lógica, pero que tampoco fuese muy en contra del Reglamento de Circulación Nacional, quería decir que podrían ocuparse viales en la zona central en las calzadas de un solo sentido de circulación siempre y cuando no generase una merma para la seguridad, por eso lo que trasladaban era que allí donde no hubiese aparcamientos en un vial de un solo sentido parecía lógico que pudieran ocupar la parte más a la derecha y allí donde pudiera haber aparcamientos o alguna otra incidencia que los técnicos de movilidad dictaminasen, pues preferentemente o que tuviesen la oportunidad de circular por la zona central. Que esa era la corrección que intentaba captar el espíritu de la enmienda de la moción de Izquierda Unida.

Continuó diciendo que lo referente a las nueve enmiendas restantes se iban a denegar por diferentes motivos, unas porque iban en contra de Reglamentos Nacionales, como por ejemplo la enmienda número 6 donde se solicitaba que los conductores de bicicletas puedan ir con cascos, al menos con un casco de audición, donde los técnicos dictaminaban que era altamente peligroso, y el resto, la mayoría, eran enmiendas de bicicletas que por uno u otro motivo habían decidido no aceptar.

El punto nº 10 sobre la presencia de Policías en la retirada de vehículos era un tema ampliamente debatido con el tema de la grúa donde la Ley les permitía que la denuncia de la acción de la autoridad se pueda basar en imágenes captadas por medios telemáticos, con lo cual no era necesaria la presencia de la Policía Local, otra cosa era que la propia Policía lo estimase oportuno y por ende estuviese presente. La enmienda número 9, conducir una bicicleta de modo que cause molestias o perjuicios al resto de los usuarios o conducir una bicicleta de modo temario, los técnicos habían dictaminado que no podían aceptarla puesto que no podían hacer una Ordenanza donde se tipificasen las infracciones y sanciones en temas subjetivos sino que debían estar amparados en otros preceptos, que ese era el resumen a modo genérico de las diez enmiendas, que tenía la palabra el Sr. Zorrilla por si quería que le aclarase alguna de ellas.

El Sr. Zorrilla Díaz dijo que lamentaban que se rechazasen casi todas las enmiendas, salvo la estimación parcial de una de ellas, hubieran entendido que se rechazasen algunas de ellas porque eran cuestiones que aunque las proponían sabían que eran discutibles. Algunas otras creían que sí podrían haber sido admitidas y esperaban, además, que hubieran conseguido algún punto de acuerdo.

Que se iba a referir a la Ordenanza de Movilidad en su conjunto porque, lo había dicho en algún que otro ámbito, creían que en su conjunto constituía un avance y que se incorporaban elementos positivos, algunos de ellos motivados por la nueva reglamentación que se estaba tramitando del Reglamento de Circulación, pero que era bueno y así lo entendían que en Málaga se fuesen adecuando y anticipando, como era la limitación de la velocidad a 30km/h en determinadas vías en las que sólo eran de un carril o de dos carriles de distintos sentidos y también la ordenación en cuanto a la carga y descarga.

No obstante la principal diferencia, tal y como se había plasmado en las enmiendas que habían presentado, era con la reglamentación del uso de la bicicleta, y les preocupaba especialmente porque estaban en una Ciudad -lo habían dicho otras veces- donde el uso de la bicicleta, a diferencia de otras ciudades del entorno cercano donde se había promovido su uso y se habían obtenido resultados positivos, llevaba años de atraso, tanto en la construcción de carriles bici como en la puesta en servicio del alquiler de bicicletas, en definitiva de medidas que fomenten el alquiler de la bicicleta, una reglamentación muy estricta del uso de la bicicleta unido al poco fomento de la bicicleta, a la poca existencia de carriles bici y de condiciones para poder usar la bicicleta en la Ciudad, ambas cuestiones de forma conjunta podían producir un efecto pernicioso que era el establecer una mayor dificultad para el uso de la bicicleta, en definitiva, desincentivar el uso de este vehículo que creía que era beneficioso para todos, ya no solo para el que lo usa sino para el conjunto del tráfico, como decían los técnicos, si se consiguiese acercar al diez por ciento de tráfico en el uso de la bicicleta contribuiría de forma muy beneficiosa al conjunto del tráfico de la Ciudad. Podrían entender una reglamentación estricta como la que se establecía en los puntos a los que se habían referido en las enmiendas si estuvieran en una ciudad ideal para el uso de la bicicleta, con todas las condiciones favorables para hacerlo, pero el hecho cierto era que no era el caso, y si al mismo tiempo se establecían condiciones muy estrictas para su uso en determinados ámbitos creían que era perjudicial y que no contribuía a que fuesen avanzando y acercándose a los ratios de otras ciudades si no que pudiera contribuir a lo contrario.

Que por lo anteriormente expuesto mantenían la defensa de las enmiendas que habían presentado, creían que la enmienda que se había admitido parcialmente en el fondo lo que había era una diferencia más que nada en la forma de expresarla, creía que el objetivo que se planteaba tanto en la enmienda original como en la que se había admitido era el mismo, que les parecía bien que se hubiese admitido, no obstante el rechazo en su conjunto del resto de las enmiendas motivaba el voto en contra de su Grupo a la aprobación inicial de la Ordenanza de Movilidad.

El Sr. Brenes Cobos anunció que su grupo se iba a abstener, no creían que fuesen por el buen camino al adaptar una Ordenanza sobre un Reglamento que estaba en fase de debate, podían esperar a que estuviese aprobado definitivamente para llevar la Ordenanza a aprobación y algo que no podían compartir era que en su momento, en el año 2009 se elaborara una Ordenanza, que si bien era cierto que durante la tramitación intentaron la máxima participación y la máxima presentación de iniciativas y propuestas, que muchas de ellas al final se plasmaron y recogieron en tantos debates que se iban produciendo en distintos órganos de participación del Ayuntamiento, pero que finalmente el cumplimiento de esa Ordenanza había dejado mucho que desear. Ahora mismo tenían un Plan de

Movilidad Sostenible que seguía en un cajón pendiente de aprobar pese al dinero que habían pagado los malagueños en tramitar y contratar ese Plan, pues ahí seguía, no se había ejecutado. Iniciativas que fueron buenas y que contaron con el consenso de todos como el establecimiento de Zonas 30 en la Ciudad, en el mes de marzo su Grupo llevó una moción al respecto, al final solamente cuatro barriadas disfrutaban de esas Zonas 30, ¿le podían decir el número de barrios que había en la Ciudad?, sólo cuatro contaban con Zonas 30, que le parecía que habían hecho bastante poco en ese sentido. Las zonas especialmente sensibles como colegios y centros de salud, en algunos se había actuado y en otros no se había actuado y no tenían limitación de velocidad visible colocada, actualmente no estaban los pasos de peatones debidamente señalizados y no era que él lo dijese, hacía unos días en el Distrito Este se lo hacían constar en acta, además con los nombres de los colegios, no era él quien lo decía, lo verbalizaba como concejal socialista en el Ayuntamiento, pero que eran los vecinos los que le estaban trasladando ese tipo de cuestiones a diario, y el Distrito de Churriana, pues también, los centros escolares, el repintado y los vecinos diciendo que cuando fuesen a pintar a su distrito lo primero los colegios que ya no se veía la señalización horizontal.

Que el espíritu de tener una Ordenanza, pues la mejor posible, pero que después tenían que aplicarla, gestionarla y llevarla a cabo. Que por eso se iban a abstener, no pretendía entrar en el modelo de movilidad que el Equipo de Gobierno tenía en la Ciudad, pero le había puesto algunos de los aspectos más reseñables que podían tener dentro de esa Ordenanza y como al final si no se llevaban a cabo y no se preocupaban por esa gestión que acabase beneficiando a los ciudadanos del papel no pasaba.

El Sr. López Maldonado dijo que la Ordenanza no era restrictiva, lo que ocurría era que no querían que una bicicleta fuese en dirección contraria por la calzada, como proponía el Sr. Zorrilla en la enmienda número 4, ni que circulasen por el carril bus porque era peligroso como proponía en la enmienda número 5, ni que circulasen con un auricular como proponía en la número 6. Que en definitiva les guiaba la seguridad vial. Asimismo dijo que al Grupo Socialista le agradecía la abstención en este caso y que cuando quisieran debatían sobre señalización horizontal y vertical, que no era objeto de la Ordenanza su regulación pero entendían que podían hablar cuando quisieran sobre señalización horizontal y vertical.

Sometidas a votación la propuestas trascritas, el resultado de la misma fue el siguiente:

La Comisión, con el voto el contra del Grupo IU.LV-CA, 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 dichas propuestas.

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

Vº Bº
EL PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

Raúl López Maldonado