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

Asisten:

Presidente: D. Raúl López Maldonado
Vicepresidente: Dª Elisa Pérez de Siles Calvo
Vocales: D. Francisco Pomares Fuertes
D. Raúl Jiménez Jiménez
D. Sergio José Brenes Cobos
Dª Begoña Medina Sánchez en sustitución de Dª María Gámez Gámez.
D. Eduardo Zorrilla Díaz

Coordinador General de Urbanismo y Vivienda: D. José Cardador Jiménez
Gerente de la GMU: D. Javier Gutiérrez Sordo
Gerente del IMV: D. José María López Cerezo
Secretario General: D. Venancio Gutiérrez Colomina
Secretario Delegado de la GMU: D. Juan R. Orense Tejada
Secretaria de la Comisión: Dª Victoria E. del Río Florido

Siendo las nueve horas y treinta y nueve 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.

El Sr. Jiménez Jiménez se ausentó definitivamente de la sesión en el punto nº 13 del orden del día

La sesión se abrió por el Sr. Presidente de la Comisión, pasándose seguidamente al estudio de los asuntos integrantes del orden del día, los cuales se recogen a continuación de forma correlativa, aunque realmente se vieron de forma conjunta el punto tres con el catorce, el siete con el doce y el ocho con el once:

SOBRE LA MESA

Punto nº 1.- Se dio cuenta de solicitud de comparecencia, que quedó sobre la mesa en la anterior Comisión, del Concejal del Grupo Municipal Socialista, D. Sergio Brenes Cobos, presentada el 11 de julio de 2013, para que D. Raúl López Maldonado informe sobre la Piscina Municipal de Campanillas, la cual esencialmente es como sigue:

"El 6 de junio de 2003, el Ayuntamiento de Málaga procedió a la firma del contrato de explotación de la piscina municipal de Campanillas. Pocas semanas después ya se denunciaron, por parte de los usuarios, una serie de defectos de funcionamiento que provocaron problemas sanitarios a escolares. Esto motivó la primera clausura de las instalaciones. Posteriormente, comenzaron las irregularidades urbanísticas que acabaron con un procedimiento sancionador y la demolición de

parte de las nuevas instalaciones. Problemas con la licencia de apertura, con informes de bomberos, con desprendimientos de parte de la cubierta del edificio, con tomas de agua sin las garantías sanitarias oportunas, con enganches a la red de electricidad que al parecer han acabado con la detención del concesionario, según noticias aparecidas en prensa.

El Grupo municipal Socialista solicitó la solución de los problemas higiénico-sanitarios mediante moción en septiembre del año 2003 o el rescate de la concesión administrativa por los incumplimientos ya en julio de 2004. En estos 9 años, son más de 40 las iniciativas presentadas por el Grupo Socialista ante el Ayuntamiento de Málaga, siendo las más recientes la moción ante el Pleno del mes de febrero de 2013, la vista de expediente del pasado 24 de junio o el ruego realizado el jueves, 4 de julio.

De manera incomprensible, nuevamente nos encontramos con hechos que dejan en evidencia la pasividad del equipo de gobierno sin que en el expediente aparezcan cuestiones como las continuas y numerosas quejas por las deficiencias en la prestación del servicio, la entrega de las diversas recogidas masivas de firmas por parte de usuarios, las quejas recibidas en el distrito por la mala situación higiénico-sanitaria, ni los traslados de peticiones que se han realizado durante años por asociaciones y usuarios en órganos de participación territorial para el rescate en el distrito municipal de Campanillas, o para la apertura inmediata de la piscina o para devolución de cobros.

Tampoco existe en el expediente documentación sobre el estudio del rescate, sobre la valoración de instalaciones construidas, sobre incumplimientos del pliego de condiciones, sobre traslado al juzgado de situación de enganches de electricidad o sobre informes de Policía Local sobre la toma de agua desde el hidrante de bomberos... "

A petición del solicitante de la comparecencia, el Presidente la retira del Orden del día.

I.-ACTAS

Punto nº 2.- La Comisión, acordó aprobar el borrador del acta correspondiente a la sesión ordinaria celebrada el día 17 de julio de 2013.

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

Punto nº 3.- La Comisión del Pleno de Accesibilidad, Movilidad y Ordenación del Territorio y Vivienda, conoció propuesta del Departamento de Arquitectura y Conservación de la GMU, de fecha 3 de septiembre de 2013, la cual copiada a la letra dice:

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

SOLICITANTE: De oficio.

ORGANISMO: Gerencia Municipal de Urbanismo, Obras e Infraestructuras. Departamento de Arquitectura y Conservación. Servicio Jurídico-Administrativo.

ASUNTO: Expediente de modificación de Ordenanza Municipal. Memoria con propuesta de resolución para la aprobación definitiva del nuevo texto para la Ordenanza de Conservación e Inspección Técnica de las Edificaciones.

ANTECEDENTES DE HECHO

El Exmo. Ayuntamiento Pleno en sesión ordinaria celebrada el 29 de abril de 2013, punto nº 17, aprobó inicialmente el nuevo texto de la Ordenanza Municipal de Conservación e Inspección Técnica de las Edificaciones, redactado por el Departamento de Arquitectura y Conservación de la Gerencia Municipal de Urbanismo, Obras e Infraestructuras, y acordó someter el expediente al trámite preceptivo de información pública por plazo de 30 días, de acuerdo con lo establecido en el artículo 86 de la Ley 30/92.

En cumplimiento de ello fue insertado anuncio en el Diario SUR de fecha 20 de Junio de 2013, BOP de 19 de junio de 2013 y en el Tablón de edictos municipal durante los días 20 de junio a 25 de julio de 2013, según así consta en diligencia de fecha 29 de julio de 2013, de la Vicesecretaria Delegada que obra en el expediente.

PROCEDIMIENTO Y NORMATIVA DE APLICACIÓN

El artículo 3.4 de los Estatutos de esta Gerencia Municipal de Urbanismo Obras e Infraestructuras, dispone que **el Ayuntamiento** de Málaga, a través de sus órganos de gobierno, **se reserva en materia de urbanismo la competencia de aprobar las ordenanzas** que elabore la citada Gerencia.

El art. 49 c) y 123.1 d) de la Ley de Bases de Régimen Local (LrBRL) establece que corresponde al Pleno del Ayuntamiento la resolucion de todas las reclamaciones y aprobación definitiva de la Ordenanza, siendo en este caso, necesario el voto favorable de la mayoría simple del numero legal de miembros de la Corporación, en virtud del artículo 123.2 de la citada LrBRL, adicionado por la Ley 57/2003, de 16 de diciembre, de Medidas para la Modernización del Gobierno Local.

Por su parte el art. 137 del Reglamento Orgánico del Pleno del Ayuntamiento de Málaga, establece el siguiente procedimiento para la aprobación definitiva en caso de alegaciones:

"Artículo 137. Aprobación definitiva en caso de alegaciones.

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

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

Excepcionalmente, y si a juicio del titular del Área competente la estimación de las reclamaciones o sugerencias presentadas supusiera un cambio sustancial en la concepción del proyecto inicial, éste remitirá sus conclusiones sobre aquéllas a la Junta de Gobierno Local, quien, en su caso, dará cuenta al Pleno, motivadamente, de la retirada del proyecto inicial o de la elaboración de un nuevo proyecto.

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

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

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

ALEGACIONES PRODUCIDAS EN EL TRAMITE DE INFORMACION PUBLICA

Durante el plazo de información publica del expediente, según consta en certificado de la Vicesecretaria Delegada de la Gerencia Municipal de Urbanismo, de fecha 19 de agosto de 2013, se han recibido dos

alegaciones, la primera del Colegio Oficial de Peritos e Ingenieros Técnicos Industriales de Málaga, con fecha 17 de julio de 2013 y la segunda del Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Andalucia Oriental, con fecha 23 de Julio de 2013.

Con fecha 2 de septiembre de 2013 se emite Informe Jurídico estudiando las alegaciones:

INFORME JURÍDICO

"Se da cuenta de informe propuesta resolviendo las alegaciones presentadas a la aprobación inicial de la Modificación de la Ordenanza de Conservación e Inspección Técnica de las Edificaciones, en base a los siguientes:

ANTECEDENTES FÁCTICOS

PRIMERO.- *El Exmo. Ayuntamiento Pleno en sesión ordinaria celebrada el 29 de abril de 2013, punto nº 17, aprobó inicialmente el nuevo texto de la Ordenanza Municipal de Conservación e Inspección Técnica de las Edificaciones, redactado por el Departamento de Arquitectura y Conservación de la Gerencia Municipal de Urbanismo, Obras e Infraestructuras, y acordó someter el expediente al trámite preceptivo de información pública por plazo de 30 días, de acuerdo con lo establecido en el artículo 86 de la Ley 30/92 y en su procedimiento de elaboración se encuentra regulado en el artículo 49 en la Ley 7/1985, modificada por la Ley 11/1999 y en el Real Decreto Legislativo 781/1986.*

SEGUNDO.- *Con fecha 17 de julio de 2013, se presenta escrito por D. Antonio Serrano Fernández, actuando como Decano-presidente del Colego Oficial de Peritos e Ingenieros Técnicos Industriales, con domicilio en Avda Andalucía nº 17- 1º de esta capital, manifestando :*

- La Ordenanza debe adaptarse a la ley 8/2013.

- En el artículo 29 se hace mención al Anexo 4, que no se aporta.

-En el artículo 30 que desarrolla el contenido del informe ITE, debería de exponer también otras instalaciones muy importantes como la red de instalación eléctrica, o la red de instalación del gas, o l a revisión de la sala de calderas (cuando exista).

- Se debería regular cuales son los técnicos competentes que estén habilitados para la realización de las ITE. Entre los cuales se debería encontrar los Peritos e Ingenieros Técnicos Industriales, pues los mismos están facultados legalmente para la suscripción de los Informes de evaluación de edificios, aportando informe de D. Ramón Entrena Cuesta de fecha 3 de julio de 2013.

TERCERO.- *Con fecha 23 de julio de 2013, se presenta escrito por D. José Antonio Arvide Cambra, Decano del Colegio Oficial de Ingenieros industriales de Andalucía Oriental, con domicilio en Gran Vía, 21, 4º D-E 18001 de Granada, manifestando:*

1º.- Que el art. 29. 1 al referirse a los técnicos competentes de conformidad con la LOE, es una limitación de las atribuciones profesionales de los Ingenieros Industriales, pues la LOE se aplica al proceso de Edificación, no a la inspección de lo edificado, lo cual no incide en el uso de lo edificado

*La LOE se refiere a proyecto y dirección de obra, no a inspección, pues esta no actúa sobre el edificio (**la inspección** solo puede recomendar acciones de reparación o rehabilitación, pero no las ejecuta- vid. Real Decreto-ley 8/2011, de 1 de julio: artículos 21.1 y 22).*

La ITE no incide directamente sobre la licitud del usos de los edificios

La LOE no regula la inspección de edificios, sino sus proyectos y ejecuciones; por el contrario, la ITE sólo puede recomendar acciones de reparación o rehabilitación, pero no las ejecuta.

La LOE condiciona la competencia para proyectar a los usos de los edificios, por el contrario la ITE no incide sobre a licitud del uso de los edificios.

2º.- Aún entendiéndose aplicable la LOE, los Ingenieros Industriales podían acometer la ITE según su decreto de atribuciones de 18/09/1935 y según el Código Técnico de la Edificación. Se basan en el artículo 3 de la LOE, dichas competencias vienen recogidas en el decreto de atribuciones referenciado, en especial se cita el artículo 2 para justificar su capacidad para inspeccionar y el art. 3 le capacita para firmar toda clase de planos documentos que hagan referencia a las materias comprendidas en los artículos anteriores.

El cálculo de estructuras es uno de los ámbitos competenciales típicos de los Ingenieros Industriales (Real Decreto 921/1992, de 17 de julio.

El articulo 3.2 de la LOE remite al Código técnico de la edificación, el cual se refiere al Técnico competente.

Expresando la regla general de la jurisprudencia antimonopolio y la reserva de ley para el monopolio, que no se contiene en la LOE para la inspección sino sólo para la proyección y la dirección de obra.

La ITE es una actividad concurrencial, en cuya prestación no existe monopolio, pues lo único que busca el legislador es una pericia técnica.

Solicitando se suprima "de acuerdo con lo dispuesto en la Ley de Ordenación de la Edificación".

FUNDAMENTOS JURÍDICOS

***PRIMERO.**- La Constitución española, **en su artículo 140**, reconoce y garantiza la autonomía de los Municipios, dotándoles de personalidad jurídica plena. De igual manera, **el artículo** 137 reconoce que los Municipios gozan de personalidad jurídica para la gestión de sus intereses.*

*La Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, en su art. 4.1, señala que el Municipio, en su calidad de Administración Pública de carácter territorial y dentro de la esfera de sus competencias, ostenta una serie de potestades o facultades, entre las que se encuentra la **potestad reglamentaria**, o lo que es lo mismo, la capacidad de dictar normas jurídicas de carácter general y de valor subordinado a la Ley.*

SEGUNDO.- La Ley 8/2013, de 26 de junio, de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas:

*Esta norma constituye **legislación básica** dictada al amparo de la competencia estatal para establecer las bases y la coordinación de la planificación general de la actividad económica, reconocida en el artículo 149.1.13.ª de la Constitución, y fija, en consecuencia, un «común denominador» de «carácter nuclear» que deja suficiente margen a las Comunidades Autónomas para el ejercicio de las competencias que les son propias. Adicionalmente, y en los términos fijados en la disposición final decimonovena, la presente Ley se dicta al amparo de los títulos competenciales reconocidos en el artículo 149.1.1.ª, 8.ª, 14.ª, 16.ª, 18.ª, 23.ª, 25.ª y 30.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia sobre regulación de las condiciones básicas que garantizan la igualdad en el ejercicio de los derechos y en el cumplimiento de los deberes constitucionales, legislación civil, hacienda general y deuda del Estado, bases y coordinación general de la sanidad, bases del régimen jurídico de las Administraciones Públicas, procedimiento administrativo común, legislación sobre expropiación forzosa y el sistema de responsabilidad de las Administraciones Públicas, legislación básica sobre protección del medio ambiente, bases del régimen energético y regulación de las condiciones de obtención, expedición y homologación de títulos académicos y profesionales.*

En su Disposición final decimonovena. Define el Carácter básico y títulos competenciales.

*1. La presente Ley tiene **el carácter de legislación básica** sobre bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 149.1.13.ª de la Constitución.*

2. Adicionalmente, la presente Ley se dicta al amparo de los siguientes títulos competenciales:

*1.º Los artículos 1 a **4**, 8 y 15, las disposiciones adicionales primera, tercera y cuarta, las disposiciones transitorias primera y segunda, las disposiciones finales sexta, séptima, décima y undécima y los apartados uno a diez y trece de la disposición final duodécima, al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.1.ª, 16.ª, 18.ª, 23.ª y 25.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia sobre regulación de **las condiciones básicas** que garantizan la igualdad en el ejercicio de los derechos y en el cumplimiento de los deberes constitucionales, bases y coordinación general de la sanidad, bases del régimen jurídico de las Administraciones Públicas, legislación básica sobre protección del medio ambiente y bases del régimen energético.*

*2.º Los artículos **5**, 11, 12 y 14, las disposiciones finales primera y tercera, y los apartados once y doce y catorce a diecisiete de la disposición final duodécima, al amparo de lo dispuesto en el artículo **149.1.8.ª y 18.ª** de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia sobre legislación civil, procedimiento administrativo común, legislación sobre expropiación forzosa y el sistema de responsabilidad de las Administraciones Públicas*

***El artículo 6 y la disposición final decimoctava**, al amparo de lo dispuesto en el **artículo 149.1.30.ª de la Constitución**, que atribuye al Estado la competencia sobre regulación de las condiciones de obtención, expedición y homologación de títulos académicos y profesionales.*

TERCERO.- Vinculación al Principio de Jerarquía Normativa, no puede una Ordenanza Municipal vulnerar lo dispuesto en la Ley, en este caso la 8/2013 de 26 de junio, en lo que se refiere a la cualificaciones requeridas para suscribir los Informes de Evaluación de Edificios, el artículo 6.1 de la misma, determina:

> *A tales efectos se considera técnico facultativo competente el que esté en posesión de cualquiera de las titulaciones académicas y profesionales habilitantes para la redacción de proyectos o dirección de obras y dirección de ejecución de obras de edificación, según lo establecido en la Ley 38/1999, de 5 de noviembre, de Ordenación de la Edificación, o haya acreditado la cualificación necesaria para la realización del Informe, **según lo establecido en la disposición final decimoctava.***

*La mencionada Disposición final decimoctava señala respecto a las **"Cualificaciones requeridas para suscribir los Informes de Evaluación de Edificios".***

Mediante Orden del Ministerio de Industria, Energía y Turismo y del Ministerio de Fomento, se determinarán las cualificaciones requeridas para suscribir los Informes de Evaluación de Edificios, así como los medios de acreditación. A estos efectos, se tendrá en cuenta la titulación, la formación, la experiencia y la complejidad del proceso de evaluación.

Por ello entendemos que la redacción definitiva del artículo 29 de la Ordenanza en su apartado 1, debe quedar redactado del siguiente modo:

"(...)que habrá de efectuarse por técnico competente de acuerdo con la Ley de Ordenación de la Edificación o normativa de aplicación(...)"

***Respetando esta Ordenanza, el artículo 149.1.30.ª de la Constitución**, que atribuye **al Estado** la competencia sobre regulación de las condiciones de obtención, expedición y homologación de títulos académicos y profesionales y que según **la disposición final decimoctava** será determinada por el Ministerio de Industria, Energía y Turismo y del Ministerio de Fomento, se determinarán las cualificaciones requeridas para suscribir los Informes de Evaluación de Edificios, así como los medios de acreditación*

CUARTO**.- Aplicación directa de la Ley 8/2013, en cuanto que es necesario el Informe de Evaluación de los Edificios a los **propietarios de inmuebles ubicados en edificaciones con tipología residencial de vivienda

colectiva, definidos en el artículo 4. 1 del mencionado cuerpo legal. Esta Ordenanza, no entra a su regulación.

***QUINTO-** La Ordenanza, **en cuanto reglamento independiente puede regular los aspectos no previstos en la Ley 8/2013, de 26 de junio, nos referimos al resto de la edificación no constitutiva de residencial de vivienda colectiva y de ésta dependiendo de lo establecido en la disposición transitoria I^a** de la Ley 8/2013, de 26 de junio, de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas.*

PROPUESTA:

***Único.-** Desestimar parcialmente las alegaciones presentadas por D. Antonio Serrano Fernández, actuando como Decano-Presidente del Colego Oficial de Peritos e Ingenieros Técnicos Industriales y por D. José Antonio Arvide Cambra, Decano del Colegio Oficial de Ingenieros industriales de Andalucía Oriental, por los razonamientos expresados en la parte expositiva y motivadora de la propuesta.*

MODIFICACIONES EN EL TEXTO DE LA ORDENANZA

Se ha detectado además la necesidad de modificar puntualmente el texto de la Ordenanza de acuerdo con lo expuesto a continuación, sin que ello suponga modificacion sustancial de la misma:

1) En primer lugar en el art. **28.1** del texto de la Ordenanza, se ha eliminado la referencia al art. 21 del Real Decreto Ley 8/2011 al haber sido derogado por la Disposición derogatoria única, apartado 6°, de la Ley 8/2013 de 26 de junio, de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas.
2) En segundo lugar, en el art. **37.6** del texto de la Ordenanza, se hacía referencia al art. 10.3 de la Ley de Propiedad Horizontal al decir que "... los propietarios que se opongan o demoren injustificadamente la ejecución de las órdenes dictadas por la autoridad competente responderán individualmente de las sanciones que puedan imponerse en vía administrativa." El contenido del art. 10.3 ha sido sustituido por el art. 10.2 b), mediante modificacion efectuada por la Disposición final primera de la Ley 8/2013 de 26 de junio, de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas.
3) En tercer lugar, y de acuerdo con las alegaciones efectuadas en el trámite de información pública y desestimadas en informe jurídico antes transcrito, se propone modificar el articulo **29.1** del texto de la Ordenanza añadiendo donde dice "*... habrá de efectuarse por técnico competente de acuerdo con la Ley de Ordenación de la Edificación....*" *debe decir "... habrá de efectuarse por técnico competente de acuerdo con la Ley de Ordenación de la Edificación o normativa de aplicación....".*

Por último, la ordenanza se completa con una serie de modelos oficiales que se señalan en la misma para facilitar a los particulares la presentación de los correspondientes informes técnicos.

PROPUESTA:

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 le asigna el artículo 122.4 a) de la LrBRL , eleve propuesta al Excmo. Ayuntamiento-Pleno, para la adopción de los siguientes

ACUERDOS:

PRIMERO: .- Desestimar parcialmente las alegaciones presentadas por D. Antonio Serrano Fernández, actuando como Decano-Presidente del Colego Oficial de Peritos e Ingenieros Técnicos Industriales y por D. José Antonio Arvide Cambra, Decano del Colegio Oficial de Ingenieros industriales de Andalucía Oriental, por los razonamientos expresados en la parte expositiva y motivadora de la propuesta.

SEGUNDO: Aprobar definitivamente, de conformidad con el art. 49 de la LrBRL, el nuevo texto para la **Ordenanza Municipal de Conservación e inspección Técnica de las Edificaciones que se adjunta a la presente propuesta,** redactado por el Departamento de Arquitectura y Conservación de la Gerencia Municipal de Urbanismo, Obras e Infraestructuras, una vez introducidas las modificaciones expuestas de los artículos 28.1, 29.1 y 37.6 citadas anteriormente, .

TERCERO Disponer la publicación del texto íntegro de la ordenanza, corregidos los extremos señalados en el acuerdo primero, en el Boletín Oficial de la Provincia respetando lo dispuesto en el art. 70.2 de la LrBRL.

CUARTO: Delegar en el Vicepresidente del Consejo Rector la aprobación y ulterior modificacion, en su caso, de los modelos oficiales necesarios para la presentación de los informes técnicos establecidos en el texto de la Ordenanza."

Antes de que se inicie el debate el Sr. Brenes Cobos dijo que su Grupo llevaba una moción en el mismo sentido por lo que no tenían ningún tipo de problema en que se debatiese de manera conjunta porque uno de los puntos que pedían era la aprobación definitiva de esa Ordenanza, si bien era cierto que no se cumplía la segunda parte de la iniciativa que planteaban que era que fuese acompañado de una línea de subvenciones para que se puedan realizar esas inspecciones técnicas.

El Sr. López Maldonado dijo que podían ver conjuntamente el punto nº 3 con la moción nº 14, que entendía que esa era la propuesta del Partido Socialista.

Abierto el debate el Sr. Brenes Cobos dijo que el punto que se llevaba a aprobación en cuanto a la Inspección Técnica de Edificios y su adaptación a la normativa vigente a nivel estatal era algo que su Grupo llevaba reclamando desde hacía prácticamente un año, que hacía un año que la Ordenanza de Málaga se debería haber adaptado a la normativa estatal, que prácticamente llevaban dos años de retraso, que si se hubiese hecho en su momento ahora la información la tendrían las familias malagueñas y la situación sería bastante más tranquilizadora. Que decía eso porque con la normativa que todavía permanecía vigente en Málaga eran ciento veinte mil viviendas en la ciudad de Málaga las que tendrían que pasar esa Inspección Técnica de Edificios antes del día 31 de diciembre del presente año, en apenas tres meses ciento veinte mil viviendas tenían que pasar esa inspección.

Continuó diciendo que entendían que no se había actuado por parte del Equipo de Gobierno con la celeridad que ese tema requería, llevaban dos años dándole vueltas a la aprobación de esta Ordenanza y ese día la llevaban cuando todos los ciudadanos de Málaga iban a tener esos tres meses para hacer esa ITE y todo pese a las advertencias que desde su Grupo les llevaban realizando, que recordaba mociones del mes de octubre, de noviembre, de enero, de febrero de los años 2012 y 2013 pidiendo que esta Ordenanza se hubiese adaptado a la legislación estatal.

Asimismo dijo que se alegraban de que se pudiese aprobar esa Ordenanza y que se adaptase a la normativa estatal pero al mismo tiempo les preocupaba la situación en la que quedaban esos cuatro mil edificios, casi veinte mil viviendas, que tenían que pasar la ITE antes del 31 de diciembre de 2013, que no sabía cómo iban a pasar veinte mil viviendas esa inspección, no había tiempo material para que eso se realizase, que lo que llevaban era una simple aprobación a la Comisión que debía pasar por el Pleno y que todavía le quedaba una tramitación para que entrase en vigor, es decir, los ciudadanos malagueños no iban a poder pasar esa ITE en su plazo y sin embargo no veía que contemplasen ningún tipo de solución transitoria, de ampliación de plazo. Alguna solución le tendrían que dar a esas familias

malagueñas para que puedan realizar esa inspección y además no cargarles con ningún tipo de sanción.

Por otra parte la Ordenanza Municipal de Subvenciones tampoco había ido paralela a la tramitación de esta Ordenanza y muchas de las personas que tenían que hacer frente a la ITE no contaban tampoco con ningún tipo de ayuda por parte del Ayuntamiento y la verdad era que la situación de las familias malagueñas no era la más adecuada ahora mismo para hacer frente a ese gasto.

Que había un cúmulo de despropósitos que había dejado en muy mal lugar la gestión que realizaban como Equipo de Gobierno en la Gerencia Municipal de Urbanismo, habían llegado tarde, mal, le habían creado un problema a los ciudadanos, había miles de cartas que estaban llegando a las casas de los malagueños y les estaba creando una alarma totalmente innecesaria. En la GMU se estaban recibiendo decenas de llamadas de personas criticando y pidiendo información sobre esa ITE, igual que estaban haciendo los grupos municipales de la Oposición. Que no entendían a qué se había debido, y lo que era más preocupante, veían que el Equipo de Gobierno no asumía ningún tipo de responsabilidad al respecto.

Concluyó su intervención diciendo que lo que le pedían era que una vez que se iba a aprobar esta Ordenanza que lo hiciesen con la máxima celeridad posible y que convocasen cuanto antes esa Orden de Subvenciones para poder ayudar a las familias malagueñas que necesitaban esos recursos para poder pasar esa ITE.

El Sr. Zorrilla Díaz dijo que el voto de su Grupo respecto a la modificación de la Ordenanza iba a ser de abstención en coherencia con lo que ya mantuvieron en su inicio cuando la aprobación inicial, creían que era una modificación necesaria, incluso legalmente en algunos aspectos, pero fundamentalmente creían que no iba acompañada de una línea de ayudas, de subvenciones, para aquellas personas, familias, que se encontrasen en una situación económica que les hiciese difícil afrontar el gasto que suponía la ITE y la reforma de los edificios en los elementos que se señalasen en los respectivos informes. Que siendo el objeto de estas revisiones edificios con cierta antigüedad iba a recaer en muchos casos en familias de un nivel adquisitivo medio o bajo. Por todo ello iban a abstenerse en cuanto a la modificación de la Ordenanza y apoyaban la moción del Grupo Socialista como habían apoyado en otras ocasiones y habían presentado también directamente iniciativas en ese sentido, para que se estableciese una línea de ayuda a las familias que lo necesitasen.

El Sr. Pomares Fuertes dijo que llevaban a aprobación el nuevo texto de la Ordenanza Municipal de Conservación, de Inspección Técnica de Edificaciones, la ITE. Que para intentar ser un poco justos y respetuosos con todo este proceso había que volver atrás, que en el 2006 fue cuando se puso en marcha este proceso, que hacían escasamente quince minutos en el Consejo anterior a la Comisión la Oposición criticaba, criticaban a veces excesivamente, acusaban al Ayuntamiento de desproteger muchas veces los edificios de la Ciudad y justamente la norma de la ITE tendía a proteger y hacer que los dueños de los edificios más antiguos pasasen esa ITE, algo totalmente razonable para que ellos mismos se diesen cuenta del estado de los edificios que a veces no era visible a simple vista o los propietarios no tenían porqué entender de arquitectura. Que creía que era sano,

preventivo, bueno y la mayoría de los propietarios cuyos edificios habían pasado la ITE de alguna manera lo habían agradecido porque habían obtenido un estudio profundo de sus edificios, incluso los inquilinos si estaban alquilados, los distintos propietarios tenían la información adecuada de cómo estaban sus edificios, que eran pocos casos los que habían tenido que hacer alguna obra o alguna cuestión, la mayoría de los edificios estaban bien conservados.

Continuó diciendo que solo pedía tranquilidad, que pasar la ITE daba tranquilidad, que creía que era bueno y políticamente hablando los concejales del Ayuntamiento tenían una medida de seguridad para la conservación de todos los edificios históricos en la Ciudad. Que los datos se los daban los tres procesos anteriores y que era verdad que en el Ayuntamiento de Málaga habían ido más allá de lo que realmente el Gobierno había legislado en esa cuestión, habían sido más preventivos de lo que después había legislado el Estado, fíjense si estaban preocupados, si realmente habían protegido los edificios históricos de la Ciudad. Que lo decía porque después una cierta minoría criticaba esa cuestión.

Asimismo dijo que tenían que reformular la Ordenanza de la ITE para adaptarla a la normativa estatal, faltaría más. Lo cual no quitaba que incluso a los que no se incluyesen en esta cuarta fase que iban a iniciar les animase a que pasasen la ITE de manera privada, que acudiesen a profesionales para que valorasen el estado de sus edificios. De todas formas tenían que ceñirse a la Ley y en esta cuarta fase se incluían los edificios cuyas fechas de construcción estaban entre los años 1957 y 1962, y en principio se reducía de 17.000, más o menos, que se tenían planteados en esta cuarta fase a unos 2.600 el número de inmuebles que debían pasar la ITE. Efectivamente eso tenía un trámite y llegaban a este punto de aprobación definitiva y atendiendo a cosas que habían expuesto se debía ampliar el plazo de un año a esta cuarta fase vigente que iba a entrar más tarde de lo que a ellos les hubiera gustado pero eso tenía un trámite y había que ser respetuosos, que alargarían esta cuarta fase hasta el 31 de enero de 2014 y también harían una campaña informativa como habían hecho en las anteriores fases mandando una carta a los propietarios de esos edificios que estuviesen en esta cuarta fase explicándoles todo el proceso que tenían que seguir. Que tenían que retroceder este tiempo porque habían sido más preventivos que lo que después había marcado la Ley a partir del 2011.

Respecto a la moción dijo que no respecto al punto 1 porque además coincidía que el Equipo de Gobierno había llevado la aprobación definitiva de la Ordenanza al Consejo, y en cuanto a lo que decía en el segundo punto de contemplar el tema de los mayores igual que se había contemplado el tema de los discapacitados, le instaba a que releyese el artículo 17 de la Ordenanza donde sí estaban contemplados los mayores, justo en el apartado siguiente al de los discapacitados, si hubiese continuado leyendo un poquito más hubiera visto que se reducía en un 25%, pero que entendía que lo había hecho con buena intención y que con esa buena intención era con la que ellos habían redactado esa Ordenanza, teniendo en cuenta las familias numerosas, los ratios de los ingresos brutos por familia a nivel incluso de IPREN, incluso podían entrar todas las familias que estuviesen por debajo del 3,5 del IPREN, se había puesto incluso muy alto, con dos tipos de categorías y con bonificaciones extras para familias numerosas o para personas discapacitadas y para los mayores, aun así los mayores ya podrían entrar simplemente por

el tema del salario, es decir, el que tenía una pensión y estaba por debajo del 3,5 del IPREN que eran la mayoría de los mayores de la Ciudad, pero aún así se les contempla hasta un 25% de reducción.

Concluyó su intervención diciendo que una vez dicho lo anterior el voto del Equipo de Gobierno era negativo a la moción por esas razones y no por otras.

El Sr. Brenes Cobos dijo que le sorprendía que hablasen de diligencia en cuanto a la tramitación de la Ordenanza de la ITE, sobre todo porque habían tenido dos años desde el año 2011 en el que la normativa estatal se aprobó y estaban en septiembre de 2013 y todavía no estaba aprobada esa nueva Ordenanza y les estaban mandando miles de cartas a los ciudadanos diciéndoles que tenían la obligación de pasar la ITE. Y ¿sabían qué era lo más preocupante?, que cuando llamaban a la GMU les decían que tenían la intención de cambiar esa normativa pero que todavía no se había cambiado. ¿Y desde cuándo estaba su Grupo pidiendo que se cambiase esa normativa?, desde el mes de octubre del año pasado. ¿Qué había estado haciendo el Equipo de Gobierno en este año que había transcurrido?, la verdad era que su Grupo no lo sabía directamente. Y por qué esa normativa no se había adaptado, y por qué ahora mismo miles de familias estaban viviendo esa intranquilidad. Que el Equipo de Gobierno si se había preocupado por subirle el coste de la tasa de la ITE a los ciudadanos malagueños que eran 23,7 € lo que venían pagando y en el mes de agosto había aprobado el Equipo de Gobierno en solitario que la ITE ahora costase un mínimo de 30 € si era favorable y un máximo de 50 € si era desfavorable. En la parte recaudatoria si se habían preocupado. En explicárselo a los vecinos en las Juntas Municipales de Distrito no se habían preocupado ni en sacar la orden de subvenciones. Que simplemente había que hablar con el personal de la propia GMU, con esas personas que atendían a los ciudadanos para constatar el descontento que se producía porque faltaba información y los ciudadanos de Málaga no sabían si tenían que pasar la ITE y en qué punto se encontraban y la realidad era la que era.

Asimismo dijo que le parecía haber escuchado que habían ampliado el plazo un mes para 20.000 viviendas, que no era compresible, no podían entender lo que el Equipo de Gobierno planteaba respecto a la ITE, las subvenciones y las ayudas para mayores, que invitaba al Sr. Pomares a que leyese las actas de los meses de enero y de febrero y viese lo que decían sus compañeros que estaban al frente de la GMU sobre ese mismo punto, creía que se sorprenderían de lo que en esos momentos se decía y la gran diferencia con lo que en estos momentos decía el actual Equipo de Gobierno. De todos modos si se iba a aplicar esa bonificación y se iban a dar esas ayudas a las familias pues bienvenidas fuesen. Que lo que su Grupo quería y planteaba no era fruto de la casualidad, sino que eran iniciativas que se llevaban presentando desde hacía un año para que esta ITE entrase en vigor, para que el Equipo de Gobierno hiciese su trabajo, que los grupos municipales de la Oposición se lo tenía que estar recordando continuamente. Que simplemente era eso lo que les querían trasladar.

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

La Comisión, con la abstención del Grupo IU.LV-CA 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 4.- La Comisión del Pleno de Accesibilidad, Movilidad y Ordenación del Territorio y Vivienda, conoció propuesta del Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística de la GMU, de fecha 30 de julio de 2013, la cual copiada a la letra dice:

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

Expediente: Plan Especial de Estación de Servicio PP 19/10
Promotor: Estación de Servicio La Peñita, S.A
Representante: D. Juan Guerrero Gil
Situación: Pacela comercial del PERI-G.3.R "Intelhorce Residencial".
Asunto: Informe jurídico y propuesta de aprobación definitiva.

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 presente Plan Especial **tiene por objeto** cumplir el mandato contenido en el artículo 6.3.4 "Instalaciones de suministro de carburante para automóviles" de las Normas Urbanísticas y Ordenanzas del vigente PGOU-2011 (art.12.3.10 de la Normativa de Usos, Ordenanza y Urbanización del PGOU-1997, con el que empezó a tramitarse este Plan Especial) que requiere, para el establecimiento de una Estación de Servicio (E.S.), la tramitación y aprobación previa de un Plan Especial. El presente expediente se tramita con la finalidad de instalar una Estación de Servicio en la parcela comercial del sector denominado PA-G.10 (97) del vigente Plan General (PERI-G.3.R "Intelhorce Residencial" en el PGOU-97), en una parcela que cuenta con una superficie de 1.767,85 m2.

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

-Con fecha **3 de mayo de 2013,** la Junta de Gobierno Local adoptó acuerdo resolviendo las alegaciones presentadas durante el período de información pública y aprobando provisionalmente el Plan Especial promovido por Estación de Servicio La Peñita, S.A para la instalación de una Estación de Servicio en la parcela Comercial del Sector PERI-G.3.R "Intelhorce Residencial", de acuerdo con la documentación visada con fecha 13 de diciembre de 2012 y de conformidad con lo dispuesto en el informe técnico del Departamento de Planeamiento y Gestión 25 de marzo de 2013.

- El **22 de julio de 2013** se recibe el informe favorable de la Delegación Territorial de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía,

emitido de conformidad con lo establecido en el apartado C) del art. 31.2 de la LOUA y art. 83 de la Ley 30/92, fechado el 10 de julio de 2013.

CONSIDERANDO que el artículo 6.3.4 de la normativa del Plan General vigente, relativo a las "Instalaciones de suministro de carburantes para automóviles" (art. 12.3.10 en el PGOU-97), establece que este uso "*Se considera como un caso singular dentro del uso industrial y como tal será tratado. Para autorizarse su instalación deberá tramitarse un "Plan Especial", en el que se garantice la resolución de las condiciones de accesibilidad, protección, impacto ambiental, etc., y se establezcan además los parámetros reguladores de las construcciones: separaciones, altura, etc., en relación a la zona en que se ubiquen. En ningún caso el índice de edificabilidad superará al de la zona en que se sitúe.*"

CONSIDERANDO que la actividad objeto del Plan Especial está sujeta a Calificación Ambiental, lo que se recoge en el apartado 13.54 del Anexo de la *Ley 7/2007 de 9 de julio de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental* y que, de acuerdo con las estipulaciones del *Reglamento de Calificación Ambiental de la Comunidad Autónoma, (Decreto 297/95 de 19 de diciembre)*, la Calificación Ambiental que analice las consecuencias a tal respecto de las actividades a implantar deberá integrarse en el proceso de otorgamiento de licencia.

CONSIDERANDO que el correspondiente proyecto para licencia y autorización de la actividad deberá cumplir con las condiciones exigidas por la Instrucción Técnica Complementaria vigente en todos aquellos aspectos que fueran de aplicación; habiéndose emitidos los correspondientes informes técnicos por el Departamento de Planeamiento y Gestión a los efectos de comprobación de la idoneidad de ubicación de las instalaciones propuestas en relación con los parámetros urbanísticos de adaptación al planeamiento vigente, correspondiendo la justificación de la idoneidad técnica, constructiva y de seguridad y protección de las instalaciones al correspondiente proyecto redactado con tales finalidades, no considerándose vinculante a nivel del Plan Especial las determinaciones de carácter externo al planeamiento que pudiera contenerse en el documento en tramitación, de conformidad con los informes técnicos de fecha de 20 de julio de 2010 y 25 de marzo de 2013.

CONSIDERANDO que en relación con posibles modificaciones del esquema de implantación presentado, deber precisarse que, si un nuevo esquema respeta los parámetros urbanísticos y de separación a linderos u otros elementos que se fijan en este Plan Especial, no se necesitará modificación del mismo en principio, siendo necesario un informe del Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística sobre la incidencia que el nuevo esquema puede plantear sobre los accesos y la circulación general, que determinará la viabilidad y consecuencia de aquél. En caso contrario deberá efectuarse la modificación necesaria, de conformidad con los informes técnicos de fecha de 20 de julio de 2010 y 25 de marzo de 2013.

CONSIDERANDO los informes técnicos municipales emitidos con carácter favorable a la aprobación del Plan Especial así como los informes sectoriales emitidos por

las administraciones y organismos gestores de intereses públicos afectados, obrantes en el expediente.

CONSIDERANDO, en cuanto al procedimiento aprobatorio, lo dispuesto en los artículos 31 a 41 de la *Ley 7/2002, de Ordenación Urbanística de Andalucía* con el desarrollo contenido en los artículos 143 a 148 del *Reglamento de Planeamiento* y la normativa del PGOU de Málaga publicada el 30 de agosto de 2011.

CONSIDERANDO que según se infiere de los informes técnicos emitidos y obrantes en el expediente, el Plan Especial examinado cumple con lo dispuesto en los artículos 14 y 19 de la citada *Ley 7/2002*, 76 y 77 del *Reglamento de Planeamiento Urbanístico.*

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

CONCLUSIONES Y PROPUESTAS:

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

ACUERDOS:

PRIMERO.- Aprobar defintivamente *el Plan Especial promovido por la sociedad Estación de Servicio La Peñita, S.A para la instalación de una Estación de Servicio en la parcela Comercial del Sector PERI-G.3.R "Intelhorce Residencial", de acuerdo con la documentación visada con fecha 13 de diciembre de 2012, todo ello de conformidad con lo dispuesto en el informe técnico de 25 de marzo de 2013 y de acuerdo con lo dispuesto en los arts. 31 al 41 de la LOUA y artículo 12.3.10 de la normativa del Plan General vigente.*

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

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

*- **Remitir** otros dos ejemplares completos del Documento técnico, junto con certificado del acuerdo de aprobación definitiva a la Delegación Territorial 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.-** Disponer que **antes de la publicación del acuerdo de aprobación definitiva** deberá de ingresarse la cantidad de **381.195,53 €** que se corresponde con el 25% de la plusvalía generada que debe revertir al municipio por el cambio del uso comercial de la parcela, al uso de gasolinera; haciendo advertencia expresa de que trascurridos dos años desde el 4 de junio de 2010, fecha en que el Convenio suscrito fue ratificado, sin que se haya implantado la Estación de Servicio por causas imputables al interesado, el importe de dicha plusvalía podrá revisarse.*

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

***QUINTO.-** Significar expresamente al promotor que deberá integrarse en el procedimiento de otorgamiento de licencia, la **Calificación Ambiental** que analice las consecuencias a tal respecto de las actividades a implantar, todo ello de acuerdo con las estipulaciones del Reglamento de Calificación Ambiental de la Comunidad Autónoma Andaluza y conforme a lo expuesto en el presente Plan Especial.*

***SEXTO.-** Significar que el correspondiente proyecto para licencia y autorización de la actividad deberá cumplir con las condiciones exigidas por la Instrucción Técnica Complementaria vigente en todos aquellos aspectos que fueran de aplicación, haciéndose constar expresamente que el presente Plan Especial se tramita a los efectos de comprobación de la idoneidad de ubicación de las instalaciones propuestas en relación con los parámetros urbanísticos de adaptación al planeamiento vigente, correspondiendo la justificación de la idoneidad técnica, constructiva y de seguridad y protección de las instalaciones, al correspondiente proyecto redactado con tales finalidades, no considerándose vinculante a nivel del Plan Especial, las determinaciones de carácter externo al planeamiento que pudiera contenerse en el documento en tramitación.*

***SÉPTIMO.-** En relación con posibles modificaciones del esquema de implantación presentado, deber precisarse que, si un nuevo esquema respeta los parámetros urbanísticos y de separación a linderos u otros elementos que se fijan en este Plan Especial, no se necesitará modificación del mismo en principio, siendo necesario un informe del Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística sobre la incidencia que el nuevo esquema puede plantear sobre los accesos y la circulación general, que*

determinará la viabilidad y consecuencia de aquél. En caso contrario deberá efectuarse la modificación necesaria.

OCTAVO.- *Advertir que* **con carácter previo a la expedición de la licencia** de obras **deberá estar abonado** *el importe correspondiente a la repercusión de cargas externas para el Sector PERI-G.3R "Intelhorce Residencial" según el Plan Especial de Infraestructuras Básicas de Teatinos ascendente, para esta parcela, a 11.424,38 € IVA incluido, si bien dicha cantidad será actualizada según el IPC desde el 13 de marzo de 2001, fecha en que recibió aprobación inicial el citado Plan Especial, hasta el momento de la concesión de la licencia de obras.*

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

1. *Departamento de Disciplina Urbanística de la Gerencia Municipal de Urbanismo, Obras e Infraestructura.*
2. *Área de Tráfico*
3. *Junta Municipal de Distrito nº 6 "Cruz de Humilladero".*
4. *Delegación Territorial de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.*
5. *Don Francisco Javier Bandera Díaz en calidad de Presidente de la Asociación de Vecinos Villas del Arenal.*

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

Abierto el debate el Sr. Brenes Cobos dijo que en la aprobación inicial su Grupo ya manifestó su oposición, igual que hicieron los vecinos residentes de aquella barriada. La parcela a la que hacía referencia esta modificación del planeamiento en principio estaba destinada a uso comercial, que los vecinos compraron sus viviendas creyendo que allí iba una parcela destinada a uso comercial y no para la instalación de una gasolinera. El Equipo de Gobierno en un momento dado decidió hacer caja con el Plan de aquella zona, con aquel Plan Parcial y decidieron autorizar ese cambio.

Continuó diciendo que contaban con la oposición de los vecinos residentes de aquella barriada, que no sabía si el Equipo de Gobierno se había preocupado de preguntarles, que no sabía si a ellos les gustaría vivir al lado de una gasolinera cuando compraron una vivienda al lado de una parcela que se iba a destinar a uso comercial, con una planta baja más uno, eso fue lo que los vecinos compraron sobre plano. Pero el Equipo de Gobierno puso un precio de 380.000 euros y habían condenado la calidad de vida y la tranquilidad de esos vecinos y de ese entorno, que su Grupo no iba a ser partícipe de eso.

Que todos eran conscientes de la oposición de los vecinos de aquel entorno, que lo habían manifestado una y mil veces, y no solamente aquí sino también en el Pleno del propio Ayuntamiento de la Ciudad, oposición que estaba más que justificada porque ellos compraron con unas condiciones, el Ayuntamiento aprobó un Plan Parcial de aquella zona con una condiciones y al final había sido el Equipo de Gobierno del Partido Popular los que habían modificado las reglas del juego y las habían modificado por 380.000 euros. Que

no era justo ni era de recibo que aprobasen y diesen vía libre para la construcción de una gasolinera pegada a unas viviendas.

El Sr. Zorrilla Díaz puso de manifiesto el apoyo de su Grupo a las reivindicaciones de los vecinos porque consideraban que estaban justificadas.

El Sr. Pomares Fuertes dijo que estaban en la Comisión de Urbanismo y que no se trataba de una cuestión de gustos, era una cuestión legal en la que se había basado el informe propuesta que les ocupaba, que durante todo el proceso legal también habían sido escuchados los vecinos, se había escuchado a todas las partes y en el expediente constaban todos los informes legales preceptivos incluido el de la GMU.

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

La Comisión, con el voto en contra del Grupo IU.LV-CA 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 5.- La Comisión del Pleno de Accesibilidad, Movilidad y Ordenación del Territorio y Vivienda, conoció propuesta del Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística de la GMU, de fecha 12 de septiembre de 2013, la cual copiada a la letra dice:

Expediente: Estudio de Detalle PP 18-12
Situación: **C/ Alonso de Mudarra, nºs 30 y 32**
Solicitante: D. José María González Barrionuevo
Asunto: *Informe Jurídico y Propuesta de Aprobación Definitiva*

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

En cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 172, 173 y 175 del Real Decreto núm. 2568/1986 de 28 de noviembre aprobatorio del Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Corporaciones Locales y con respecto al expediente de referencia, se emite el siguiente **informe jurídico municipal consistente en la siguiente Propuesta de Aprobación Definitiva:**

RESULTANDO que el **ámbito** del presente Estudio de Detalle lo constituyen las parcelas identificadas con los números 30 y 32 de la calle Alonso de Mudarra, clasificadas como suelo urbano con la calificación de CTP-1 e incluidas por el PGOU-2011 vigente en un ámbito sujeto a Estudio de Detalle con la denominación ED-CH2.

RESULTANDO que, en cuanto a su **objeto**, el presente Estudio de Detalle pretende, en desarrollo de las previsiones del Plan General, resolver el encuentro entre las tipologías UAD y CTP que se producen en la calle mencionada, introduciendo la doble alineación contigua en el solar objeto de Estudio de Detalle para no dejar medianerías vistas, justificando la integración de la edificación del ámbito con el entorno consolidado.

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

- Con fecha **25 de enero de 2013**, se adoptó acuerdo por la Junta de Gobierno Local, de **aprobación inicial** del Estudio de Detalle con sujeción a la documentación técnica fechada el 10 de mayo de 2012 y de acuerdo con el informe técnico municipal de fecha 19 de diciembre de 2012, habiéndose impuesto en el apartado 5° de la misma la siguiente condición:

> ***QUINTO.- Condicionar*** *la aprobación definitiva del Estudio de Detalle a la presentación de la documentación técnica complementaria que se indica en el informe técnico de 19 de diciembre de 2012, del cual se dará traslado al promotor*

- Mediante anuncios publicados en el Tablón de Edictos de la Gerencia de Urbanismo durante el período comprendido entre los días **12 de marzo al 6 de abril de 2013, ambos inclusive,** Málaga Hoy **de 5 de abril de 2013** de y el BOP de **4 de julio 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 los propietarios afectados resultantes de los datos obtenidos en el Catastro y Registro de la Propiedad.

- Según se hace constar en certificado emitido por la Vicesecretaría Delegada de la Gerencia Municipal de Urbanismo, con **fecha 1 de agosto de 2013**, durante el plazo de información pública general y notificaciones personales no ha tenido entrada alegación alguna.

- Con fecha **1 de agosto de 2013** se presenta por Don José Manuel González Barrionuevo escrito al que acompaña documentación técnica complementaria al objeto de cumplimentar la condición impuesta en el acuerdo de aprobación inicial.

- Con fecha **10 de septiembre de 2013** se ha emitido informe técnico municipal favorable en relación a dicha documentación, proponiendo la aprobación del 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 n° 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 PGOU-2011 vigente contempla la necesidad de tramitar Estudio de Detalle sobre las parcelas ubicadas en las parcelas n°s 30 y 32 de calle Alonso de Mudarra.

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 los informes técnicos favorables del Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística de 19 de diciembre de 2012 y 10 de septiembre de 2012.

CONSIDERANDO que según consta en el expediente se ha practicado notificación individualizada a los propietarios del ámbito conforme a lo previsto en el art. 32.2. regla 2ª de la LOUA.

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 José María González Barrionuevo en C/ Alonso de Mudarra, nºs 30 y 32 (ED-CH.2), de conformidad con la documentación técnica presentada fechada el 10 de mayo de 2012 y plano nº 4 fechado en abril de 2012 y presentado el 1 de agosto de 2013, todo ello, de acuerdo con el informe técnico municipal de fecha 10 de septiembre de 2012 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 IU.LV-CA 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 la GMU, de fecha 2 de septiembre de 2013, cuya parte expositiva y motivadora es como sigue:

"**Expediente**: ME del PGOU Estructural 5 (PP 4/2013)
Solicitante: De oficio
Situación: SGT para depósito de abastecimiento en Sierra de Churriana
Asunto: Informe Jurídico y Propuesta para tomar conocimiento de nueva documentación y repetir el trámite de información pública.

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 **informe jurídico municipal consistente en la siguiente Propuesta para tomar conocimiento de nueva documentación y repetir el trámite de información pública:**

RESULTANDO que por Orden de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, de 21 de enero de 2011, recibió aprobación definitiva, de manera parcial, el documento de la «Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga» en base a la documentación redactada de oficio fechada "Junio de 2010" y una vez 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, se procedió a la publicación de la Normativa de la citada Revisión-Adaptación del PGOU de Málaga en el BOJA nº 170 de 30 de agosto de 2011 de acuerdo con los artículos 40 y 41 de la *Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación urbanística de Andalucía* –en adelante LOUA-.

RESULTANDO que el presente expediente **tiene por objeto** la Modificación de Elementos del PGOU-2011, actualmente vigente, a fin de cambiar la ubicación exacta del Sistema General Técnico delimitado para depósito de abastecimiento de la Sierra de Churriana.

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

- Con fecha **21 de marzo de 2013** el Excmo. Ayuntamiento Pleno adoptó acuerdo de aprobación inicial de la Modificación de Elementos Estructural 5 del PGOU-2011 que afecta a la ubicación del SGT para depósito de abastecimiento en la Sierra de Churriana, promovida de oficio, según documentación técnica fechada en febrero de 2013.

- Mediante anuncios publicados en el Diario Sur con fecha **20 de abril de 2013**, Boletín Oficial de la Provincia con fecha **23 de mayo de 2013** y en el Tablón de Edictos de la Gerencia Municipal de Urbanismo, Obras e Infraestructuras desde el **17 de abril al 17 de mayo de 2013, ambos inclusive**, se sustanció la información pública de la aprobación inicial, según consta en las copias unidas al expediente.

- Con fecha **3 de junio de 2013** el Excmo. Ayuntamiento Pleno adoptó acuerdo en relación a Moción de Doña Begoña Medina Sánchez y D. Sergio J. Brenes Cobos, concejales del grupo municipal socialista relativa a la construcción de un nuevo depósito de aguas para Churriana del siguiente tenor:

Unico: Instar a las áreas competentes y a EMASA a que continúen las actuaciones que consideren oportunas para la construcción del nuevo depósito para el abastecimiento de agua en el Distrito de Churriana en la ciudad de Málaga cuando esté disponible el terreno.

- Con fecha **3 de julio de 2013** se hace constar en certificado emitido por la Vicesecretaria Delegada de la Gerencia Municipal de Urbanismo que, durante el plazo de información pública general, comprendido entre el 17 de abril al 24 de junio de 2013, ambos inclusive, no ha tenido entrada alegación alguna.

- Con fecha **17 de julio de 2013** se recibe escrito de EMASA comunicando el acuerdo con la asociación de vecinos "Viñas de la Sierra" en orden a realizar una impulsión desde sus instalaciones de Rojas para distribución de agua potable en la zona, con el compromiso de los vecinos de aportar la parcela en la cual se ubicaría el depósito regulador así como los caminos de acceso al mismo. Se acompaña a dicho escrito planos con la ubicación idónea desde el punto de vista técnico así como datos en relación a la propiedad e inscripción registral de la parcela.

- Con fecha **29 de julio de 2013** se emite informe técnico por el Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística en el que se propone someter el expediente a nueva información pública al haberse planteado una nueva ubicación distinta a la recogida en la documentación técnica que recibió aprobación inicial.

- De las cuestiones expuestas en informe técnico municipal de 29 de julio de 2013 se ha dado traslado, para su conocimiento y efectos, al Servicio de Patrimonio municipal y a EMASA.

CONSIDERANDO que el citado informe técnico de 29 de julio de 2013 del Departamento de Planeamiento y Gestión es del siguiente tenor literal:

INFORME

Desde la entrada en vigor del PGOU, (30 de agosto de 2011), o, más aún, desde que no ha podido ser corregido el documento (desde la última aprobación provisional municipal, producida el 16 de julio de 2010), se han ido detectando una serie de disfunciones del documento aprobado, así como nuevos requerimientos no previstos durante su redacción, que han de ser resueltos mediante la vía de Modificación del PGOU, como la que se propone su aprobación inicial en este informe.

Esta modificación se realiza cumpliendo los requisitos de los Art°s 36 y 38 de la Ley 7/2002 de 17 de diciembre.

La modificación consiste en cambiar la ubicación exacta del SGT delimitado para depósito de abastecimiento de la Sierra de Churriana.

No hay, pues, ningún cambio de ordenación que pueda desvirtuar las opciones básicas de la ordenación originaria, cumpliendo de igual manera los objetivos fijados en ésta.

Se reitera, así mismo, que no hay en esta modificación ninguna previsión de programación y gestión, como no las había en el PGOU que se modifica, con lo que no es preciso ningún estudio económico.

No hay tampoco ninguna repercusión ni sobre los suelos productivos ni sobre el desarrollo previsto en el PGOU.

En cuanto al análisis del impacto de las actuaciones en las Haciendas de las Administraciones Públicas, esta modificación afecta de modo positivo a la Hacienda Local pues significa un ahorro en la obtención de suelos para sistemas generales de infraestructuras.

De acuerdo con el Artº 10 de la LOUA pertenecen a la ordenación estructural: la clasificación de suelo; la reserva de viviendas de protección; los sistemas generales; los usos, densidades y edificabilidades globales para las distintas zonas de suelo urbano y para los sectores de suelo urbano no consolidado y del suelo urbanizable ordenado y sectorizado; para el suelo urbanizable no sectorizado los usos incompatibles, las condiciones de sectorización y los criterios de disposición de los Sistemas Generales; el aprovechamiento medio de las Áreas de Reparto; ámbitos y elementos de especial protección en los centros históricos; normativa del suelo no urbanizable de especial protección; normativa de protección del litoral; red de tráfico; sistemas generales de interés regional o singular.

Por tanto, esta Modificación, al afectar a un Sistema General, modifica las determinaciones de la ordenación estructural del PGOU, debiendo ajustarse su tramitación al procedimiento descrito en el apartado 1º del Artº 36.2.c) de la Ley 7/2002 de 17 de diciembre.

La documentación que fue expuesta al público y aprobada provisionalmente incluía una delimitación que fue solicitada entonces por la empresa municipal de aguas EMASA.

Dado que ahora se solicita por la misma empresa, con fecha 16 de julio de 2013, una nueva ubicación del depósito de agua, es preciso exponer de nuevo al público la Modificación del PGOU.

Este depósito se ejecutaría para dar servicio a la zona alta de la sierra, urbanización ilegal que fue incluida en el PGOU como SUNC-R-CH.3, unidad de ejecución sujeta para su legalización a la previa aprobación de un Plan Especial de Reforma Interior y a un Proyecto de Urbanización.

Ambos no han sido aún desarrollados, por lo que se entiende que las obras de este depósito habrán de realizarse como resultado de la ejecución del proyecto de urbanización que finalmente sea aprobado.

La modificación tendrá condicionada la aprobación definitiva a la previa cesión en escritura pública de los terrenos al Ayuntamiento.

CONSIDERANDO que el informe finalmente, propone:

Propuesta: Se propone se acuerde la nueva exposición al público por espacio de un mes de esta Modificación del PGOU.

CONSIDERANDO que, a la vista de los antecedentes expuestos y habida cuenta de que según se indica en el informe técnico municipal se han incorporado modificaciones sustanciales en la nueva documentación técnica (redactada en julio de 2013) al haber sido modificada la ubicación inicialmente propuesta, procedería, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 32.1 regla 3º de la LOUA, someter nuevamente el expediente al tramite de información pública, si bien, previamente a la repetición de estos trámites, el órgano municipal competente para la aprobación inicial del instrumento de planeamiento de que se trata debe quedar enterado de esta nueva documentación.

CONSIDERANDO, a la vista de su objeto, que la presente Modificación afecta a determinaciones correspondientes a la ordenación estructural del Plan General de conformidad con lo dispuesto en el artículo 10.1.A de la LOUA, todo ello, en consonancia con el artº 1.1.7.4.2 del propio Plan General.

CONSIDERANDO que la potestad planificadora corresponde a las CCAA y las Corporaciones Locales, configurándose como una potestad administrativa de aprobación del planeamiento, esencial y profundamente discrecional (TS 21-9-93; TSJ Navarra 17-1-00, RJCA 37), lo que supone que la Administración goza de discrecionalidad «ius variandi» para determinar la forma en que ha de quedar ordenado el territorio, y cuales sean los destinos de los inmuebles, por lo que es competente la Administración local para el ejercicio de esta potestad de innovación del planeamiento justificada en razones de interés público y social.

CONSIDERANDO que es doctrina jurisprudencial consolidada desde hace años del Tribunal Supremo[1.-] que los planes urbanísticos son verdaderas normas jurídicas de valor reglamentario de modo que merecen -como institución jurídica- la calificación de acto fuente de Derecho objetivo, es decir, de normas jurídicas y más precisamente, de normas con rango formal reglamentario.

CONSIDERANDO lo dispuesto en los artículos 31, 32, 36 y 38 de la LOUA, artículos 127 a 135 del Reglamento de Planeamiento y demás concordantes sobre tramitación de las modificaciones de Planes Generales, debiéndose tener en cuenta igualmente el *Decreto 525/2008, de 19 de diciembre, por el que se regula el ejercicio de las competencias de la Administración de la Comunidad Autónoma 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 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 de Régimen Local.*

CONSIDERANDO que la presente modificación no tiene por objeto una diferente zonificación o uso urbanístico de parques, jardines o espacios libres, dotaciones o equipamientos, ni eximir de la obligatoriedad de reservar terrenos con el fin previsto en el artículo 10.1.A).b) de la LOUA, por lo que, en la Modificación que nos ocupa, no resulta preceptivo requerir informe del Consejo Consultivo de Andalucía de conformidad con lo dispuesto en el artículo 36.2.c).2ª de la LOUA.

CONSIDERANDO que, correspondiéndole conforme a lo dispuesto en el artículo 123 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.

[1.-] *Respecto a la naturaleza normativa del planeamiento, se pueden consultar las SS del TS de: 7 febrero y 21 diciembre 1987 (RJ 1987\2750 y RJ 1987\9678), 22 enero y 14 marzo 1988 (RJ 1988\330 y RJ 1988\2164), 2 enero y 24 abril 1989 (RJ 1989\373 y RJ 1989\3226), 14 febrero y 6 noviembre 1990 (RJ 1990\1314 y RJ 1990\8803), 19 febrero y 18 marzo 1991 (RJ 1991\965 y RJ 1991\2002), 4 y 11 junio 1992 (RJ 1992\5147 y RJ 1992\5079), etc.-.*

31.1.B) a) de la LOUA, la competencia para aprobación inicial de la Modificación de Elementos al Pleno del Excmo. Ayuntamiento, siendo en este caso, necesario el voto favorable de la mayoría absoluta del numero legal de miembros de la Corporación, en virtud del citado artículo 123.1.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, **corresponde igualmente al citado órgano colegiado, tomar conocimiento de la nueva documentación redactada de oficio y disponer la apertura de un nuevo periodo de información pública.**

CONSIDERANDO que la competencia para la aprobación definitiva, viene atribuida a la Consejería competente en materia de urbanismo, al tratarse de una innovación del Plan General que afecta a la ordenación estructural, de conformidad con lo establecido en los arts. 31.2.B) a) y 36.2 c) 1ª de la LOUA y el Decreto 525/2008 de 16 de diciembre."

Asimismo se hace constar que obra en el expediente informe de la Secretaría General de fecha 17 de septiembre de 2013 en el que se hace constar que "*esta Secretaría estima que puede someterse el presente expediente a la Corporación Municipal para su aprobación, no siendo suficiente la sola toma de conocimiento de la nueva documentación técnica redactada, fechada en julio de 2013, más aun cuando estamos en presencia de modificaciones sustanciales, según queda reflejado en el informe técnico incorporado al expediente*".

Abierto el debate el Sr. Brenes Cobos dijo que como se recogía en la propuesta el día 3 de junio su Grupo presentó una moción para la construcción de un nuevo depósito de agua que abasteciera Churriana tal como se recogía tanto en el Plan de Infraestructuras Básicas de Churriana como en el propio Plan General. Que se hablaba de un depósito de bastante más capacidad del que finalmente EMASA había aprobado y estaban hablando de una cuarta parte de la capacidad con respecto al que tenían contemplado para dar abastecimiento de agua a todo el distrito de Churriana, que ese tema les preocupaba y le pedían al Equipo de Gobierno que hiciesen las gestiones oportunas con EMASA y que la previsión de capacidad de ese depósito de agua fuese la que tenían contemplada en el Plan de Infraestructuras Básicas, que no tenía ningún sentido que al final hicieran un depósito de estas características que finalmente no iba a dar servicio al distrito de Churriana.

El segundo lugar querían una aclaración, había una petición por parte de la Asociación de Vecinos de un nuevo suelo para la ubicación de este depósito que iba en parte sobre lo que eran terrenos de la cantera existente en aquel sector, que no sabía si a eso era a lo que respondía esta documentación técnica revisada porque la verdad la propia lectura del expediente resultaba un poco enrevesada, no sabían exactamente qué era lo que realmente estaban aprobando, ¿estaban aprobando lo que habían pactado con la Asociación de Vecinos Sierra de Churriana, estaba definida la parcela y era esa parcela sobre la que estaban de acuerdo?, si era así eso era lo que su Grupo había planteado tanto en el Ayuntamiento como en los órganos de participación del distrito. Que lo que no querían era aprobar una documentación técnica revisada que se contradijese con lo que ya aprobaron a principios de año, que no sabían si estaba pactado con los vecinos. Que lo que querían saber era qué estaban aprobando, si lo que iban a aprobar era fruto del acuerdo en cuanto a

la fijación de la parcela con los vecinos de la Asociación de Vecinos de Sierra de Churriana su Grupo le daba su aprobación a esta modificación y simplemente que constase en acta su llamamiento a que este depósito que se iba a construir que al final hiciesen entre todos un poco más de presión y se olvidasen que estaban en el Equipo de Gobierno para que el depósito fuese el que realmente necesitaba el distrito de Churriana y no un depósito que por sus dimensiones no se correspondía con lo previsto en el Plan de Infraestructuras Básicas y en el Plan General.

El Sr. Pomares Fuertes dijo que al igual que antes veían que en los procesos que seguía el Ayuntamiento se contaba con los vecinos, al igual que con la gasolinera los vecinos de Villas del Arenal estuvieron presentes en el proceso en este caso los vecinos del entorno de Viña de la Sierra estuvieron trabajando de una manera muy coordinada con el equipo de EMASA, que les plantearon el 16 ó 17 de julio la posibilidad de un cambio de ubicación -como bien estaba diciendo Sergio, que creía que lo había entendido perfectamente- para el depósito. Por lo tanto aunque se había echado para atrás un poquito el tiempo les parecía interesante respectar la decisión de EMASA que era quien promovía, y además escuchando un poco a los vecinos que encontraron una solución. Además en este caso los vecinos fueron los que propusieron la parcela, los que la pusieron a disposición con un ejemplo de ciudadanía activa, es decir, no sólo quiero mis derechos sino que entiendo mis deberes ciudadanos, que estaban dispuestos a colaborar en una actitud que creía ejemplar y aplaudible por esta Comisión y por esta Casa.

En cuanto al volumen dijo que era verdad que el Grupo Socialista presentó una moción en junio de este tema que además fue aprobada por la cuestión de la necesidad de un Sistema General Técnico de un depósito de abastecimiento para la serranía de Churriana. Que el volumen era el que les había propuesto EMASA que eran los responsables y que entendía que el volumen que técnicamente proponía EMASA debía ser el adecuado. Que si de todas formas tenían alguna duda deberían dirigirse a EMASA para preguntarle ya que matemáticamente con los volúmenes de este nuevo depósito quedaba suficientemente abastecida la serranía de Churriana, que él entendía que era así y que para esto estaba EMASA, justamente para hacer todos esos cálculos con los muy buenos profesionales que tenían.

El Sr. López Maldonado dijo que si el Concejal de Medio Ambiente y Presidente de EMASA quería tomar la palabra ese era el momento.

El Sr. Jiménez Jiménez dijo que se había hecho un estudio técnico del consumo actual y del futuro de los vecinos que se iban a ver afectados por ese depósito de Churriana y así se había dimensionado el mismo, no sólo atendiendo a la población actual sino al desarrollo de la población futura, por tanto se podía decir que en el Plan General estaba sobredimensionado y se había llevado a un volumen razonable que también suponía un abaratamiento del mismo no sólo para EMASA sino para los vecinos de la zona que asumirían parte del coste de esta obra.

El Sr. Brenes Cobos dijo que quería comentar un par de cuestiones para aclarar el punto. No se trataba de una actuación ciudadana de la Asociación de Vecinos de Sierra de Churriana, esa Asociación firmó un convenio con EMASA en el año 2000, trece años

después la Asociación había cumplido su parte del convenio y EMASA estaba pendiente de cumplir con su parte que era la construcción de ese depósito. Que efectivamente se renovaron las redes de abastecimiento de agua, pero que quedaba pendiente ese depósito y bienvenido fuese, que además con Sierra de Churriana era lo que su Grupo había defendido. Lo que si les planteaba y de ahí su petición de que mediasen con EMASA o se pusiesen de acuerdo con EMASA, era porque en el Plan de Infraestructuras Básicos y en el Plan General lo que se recogía era un depósito para abastecer todo el distrito de Churriana y lo que EMASA iba a construir en Sierra de Churriana era un depósito para abastecer sólo al sector de Sierra de Churriana, que esa era la diferencia, que ese depósito no cubría las necesidades de todo el distrito como el Ayuntamiento tenía contemplado en su propio Plan General y en su Plan de Infraestructuras Básicas. Que por eso decía que estaban dando un paso intermedio cuando podrían dar el paso definitivo que era además el que en su día se acordó con la propia EMASA. Que era una petición que hacía con toda la buena fe que se podía hacer, ya la plantearon en su momento en EMASA que como empresa decía y se ceñía a criterios puramente económicos. Y el Ayuntamiento quizás tenía que ver la parte más de planificación del territorio y de los usos futuros en esa parte de la Ciudad.

El Sr. Orense Tejada dijo que el punto que les ocupaba había que aprobarlo por mayoría absoluta. Que la Secretaría ya lo había dicho en su informe porque era necesaria la mayoría absoluta, estaba incluido en el informe y por lo tanto iban a rectificar el informe propuesta, si les parecía bien, ya lo había rectificado en el título del Orden del Día, lo rectificaban diciendo que era "aprobar" en lugar de "tomar conocimiento".

El Sr. López Maldonado dijo que todos tenían conocimiento de que necesitaba la aprobación, que había una subsanación del informe que agradecía al Oficial Mayor que trasladase en la Comisión, que quedase además en el acta y en esa línea se procedía a la votación de este 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:

PRIMERO.- Aprobar la nueva documentación técnica redactada de oficio, fechada en julio de 2013 relativa a la "Modificación de Elementos Estructural 5 del PGOU-2011" que afecta a la ubicación del sistema general técnico para depósito de abastecimiento en la Sierra de Churriana y que modifica a la documentación aprobada inicialmente por acuerdo de este Excmo. Ayuntamiento Pleno de fecha 21 de marzo de 2013, todo ello, en base al informe técnico del Departamento de Planeamiento y Gestión de 29 de julio de 2013.

SEGUNDO.- Someter nuevamente el expediente al trámite de información pública durante un mes mediante inserción de anuncios en el BOP de la provincia, en uno de los diarios de mayor difusión provincial y en el tablón de anuncios de la Gerencia de Urbanismo, en cumplimiento de lo dispuesto en los art. 32.1.2ª y 3ª y 39 de la LOUA, significando expresamente que el expediente estará a disposición del público durante el citado plazo en el Departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística de esta Gerencia Municipal de Urbanismo, Obras e Infraestructuras, de lunes a viernes en horario de 9:00 a 13:00 horas, sito en Paseo Marítimo Antonio Machado nº 12.

TERCERO.- Significar que terminada la información pública, y tras la elaboración de certificado de la Vicesecretaría Delegada de inexistencia de alegaciones o, en su caso, de la adopción del correspondiente Acuerdo plenario de aprobación provisional resolviéndolas, se deberá remitir el expediente completo a la **Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente** de la Junta de Andalucía para su **aprobación definitiva por el órgano competente de la Comunidad Autónoma**, aprobación que deberá producirse en los términos recogidos en el art. 33 de la LOUA.

CUARTO.- Por último, se ha de **publicar** en el BOJA tanto el acuerdo de aprobación definitiva adoptado expresamente o por silencio positivo, como en su caso, el contenido del articulado de sus normas, con indicación de haberse procedido previamente a depositar dos ejemplares del expediente en los correspondientes Registros.

QUINTO.- Dar traslado del presente acuerdo al Servicio de Patrimonio de la GMU, al Departamento de Disciplina Urbanística de la GMU, a la Junta de Distrito, a EMASA, a la Asociación de Vecinos Las Viñas y a MARBE, S.A. r/p Don Fernando Bejarano (en calidad de propietaria de los terrenos).

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 a la modificación del sistema de Grúa Express y reforma de la Ordenanza de Movilidad de Málaga, de fecha 12 de septiembre de 2013, la cual esencialmente es como sigue:**

"Hace 3 años y medio, el 1 de febrero de 2010, se inicio la implantación del sistema para la gestión en el Servicio de Apoyo a la Circulación, conocido como Grúa Express, con la oposición de IULV-CA, junto a los profesionales que ese servicio, policías locales y operarios de grúa.

Resultaba y resulta inadmisible la justificación del equipo de gobierno de esa medida, que no es otra, y hablamos de términos literales de la propuesta de SMASSA, que "La adopción de la medida aparece justificada esencialmente en razones productivas, siendo la finalidad perseguida el elevar la productividad, circunstancia que determinaría el incremento de los ingresos por tasas, tal medida incidirá favorablemente en la cuenta de resultados de la empresa"; no procede más comentarios.

Desde el mes de septiembre de 2009, izquierda Unida viene argumentando los motivos por los que consideramos necesaria la retirada de esta metodología de trabajo en este servicio:

a) Esta solución no es conforme a Ley ni al sentido común, ya que menoscaba competencias propias de la Policía Local (que es la única competente en esta materia, "Ordenar, señalizar y dirigir el tráfico en el casco urbano, de acuerdo con lo establecido en las normas de circulación".

b) Se pone en una difícil a los trabajadores del SAC, que no son funcionarios ni autoridad, y se puede generar conflictos innecesarios con los ciudadanos.

c) El principal valor que debe de poseer el SAC, como índica su denominación es un apoyo a la circulación, no debe ser como principal valor un instrumento de recaudación.

La realidad es tozuda y nos encontramos ante una situación que se podría haber evitado, dado que al día de hoy los objetivos pretendidos no se han alcanzado, ya que existe:

- Disminución de vehículos retirados.
- Inseguridad jurídica.
- Denuncias por agresiones a operarios de grúa
- Aumento de los ratios de tiempo en la retirada de vehículos.
- Posible existencia de medidas directas o indirectas que pueden afectar a la objetividad que debe presidir la gestión de los servicios públicos.

En el pleno ordinario de septiembre de 2009 se presento una moción por parte de nuestro grupo, reiterada en febrero de 2010 y en abril de 2010, de nuestro portavoz que decía así:

"Con relación al Servicio de Apoyo a la Circulación (SAC), dependiente de la empresa mixta SMASA, se ha informado recientemente a los representantes de los trabajadores que la dirección de la sociedad tiene previsto adoptar la medida de cambio del modelo del SAC en el sentido de ... "mejorar la productividad del servicio eliminando con ello la actual dependencia de la Policía Local....", planteando que los trabajadores señalan como causa de la disminución del número de vehículos retirados ".. a la propia actuación de la Policía. Local..."

En síntesis, el equipo de gobierno eliminó la presencia de la Policía Local en la retirada de vehículos (y la responsabilizó de la reducción de retiradas), y modificó la ordenanza de movilidad para obligar al personal de SMASA a "..la ejecución material de la retirada de vehículos..", es decir, deciden el vehículo a retirar, lo fotografía, recoge los datos para la denuncia, y los remite por vía telemática.

Esta solución no es conforme a la Ley y menoscaba competencias propias de la Policía Local (que es la única competente en esta materia para "Ordenar, señalizar y dirigir el tráfico en el casco urbano, de acuerdo con lo establecido en las normas de circulación", art. 53 de la LEY ORGÁNICA 2/1986, DE 13 DE MARZO, DE FUERZAS Y CUERPOS DE SEGURIDAD) y son los policías los que tiene que verificar de forma directa que el vehículo en cuestión "constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o al funcionamiento de algún servicio público o deteriore el patrimonio y cuando pueda presumirse racionalmente su abandono" (art. 71, texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial)

Hemos conocido el contenido de varias sentencias, la más reciente del Juzgado Contencioso Administrativo número 3 del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía (TSJA). Este Tribunal, a raíz de la denuncia interpuesta por un particular, invalida una

multa impuesta bajo ese sistema de grúa exprés que, a nuestro juicio, cuestiona la propia legalidad del sistema ya que anula la resolución por ser contraria a derecho.

Esta sentencia se añade a otra anterior, también de TSJA, respecto al sistema de grúa exprés de Sevilla, que es similar al implantado en Málaga, y que anulaba la ordenanza municipal en esa ciudad porque el fallo judicial entendía que los operarios de la grúa no tenían la obligación de tramitar las denuncias.

Desde Izquierda Unida creemos que el modelo de la grúa exprés incorpora un precepto ilegal al transferir competencias plenamente policiales a trabajadores de una empresa mixta, que, además, no disfrutan de ningún rango de autoridad, lo que ha dado lugar a más de una veintena de agresiones por parte de los conductores a los que denuncian.

Entendemos que esta nueva sentencia, unida a las anteriores, desacredita la continuidad del servicio en Málaga, donde también fue implantado con polémica, especialmente en lo que respecta a su principal novedad: la participación de los operarios de grúa en la vigilancia y denuncia de las infracciones de tráfico sin contar con el acompañamiento de la Policía Local.

El sistema suprime la presencia policial en la tramitación de la denuncia, si bien por medios telemáticos es un policía local quien finalmente da el visto bueno a la denuncia y a la retirada del vehículo a partir de los datos y las fotografías que le suministran los operarios de la grúa municipal.

Recordamos, además, que el funcionamiento del sistema fue justificado por el Ayuntamiento en términos de productividad y que el documento en que se justificaba el cambio de sistema se hablaba de la necesidad de incrementar los ingresos por estas tasas, que además se incrementaron un 10% en las ordenanzas fiscales. El principal valor que debe de poseer el servicio de grúas es el apoyo a la circulación, no la recaudación. Para Izquierda Unida el modelo de grúa exprés también ha fracasado en sus objetivos, tanto en lo que respecta al volumen de vehículos retirados como al aumento de eficacia del servicio, que se apoya en el uso de las redes telemáticas.

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

ACUERDOS

1º.- Instar al equipo de gobierno a que se modifique el modelo del Servicio de Apoyo a la Circulación antes descrito, la denominada Grúa Express, por las razones de legalidad planteadas en la moción, y en consecuencia se garantice la seguridad jurídica y eficacia del servicio.

2º.- Instar al equipo de gobierno a que inicie los trámites legales para la reforma del art. 45 de la ORDENANZA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÁLAGA, con el objeto de adecuarla a derecho, por razones tanto de legalidad como de oportunidad, y sin el ánimo recaudatorio como finalidad."

Abierto el debate el Sr. Zorrilla Díaz dijo que desde que comenzó el sistema para la gestión del Servicio de Apoyo a la Circulación conocido como "Grúa Exprés" hacía ya más de tres años desde su Grupo habían presentado numerosas iniciativas en contra de ese sistema que hacía innecesaria la presencia de la Policía Local a la hora de efectuar la denuncia sobre los coches que quedaban inmovilizados para ser retirados y que era sustituida por la actuación del propio operario del Servicio de Apoyo a la Circulación que transmitía la información mediante una foto por vía telemática, que desde el punto de vista de su Grupo -lo habían dicho en numerosas ocasiones- no era conforme a la Ley, no podía sustituirse la actuación de un agente de la autoridad porque si bien los operarios de la grúa al igual que cualquier otro ciudadano podían ser denunciantes, esas denuncias carecían del principio de veracidad que amparaba a los agentes de la autoridad, aún cuando fuesen transmitidas las fotografías por vía telemática. Que además creían que ponía en una difícil situación a los trabajadores del Servicio de Apoyo a la Circulación que en ocasiones habían sido objeto de amenazas e insultos o incluso de agresiones. Creían, en definitiva, que el Servicio de Apoyo a la Circulación debía -como su propio nombre indicaba- funcionar como un servicio auxiliar a la medida y a la necesidad que tuviese la circulación en los distintos puntos de la Ciudad y lejos de cualquier tentación de afán recaudatorio que estaba en el trasfondo y en el origen de la puesta en marcha de este sistema.

Continuó diciendo que no en vano la propia propuesta que partía de la empresa mixta municipal ESMASSA decía textualmente que la adopción de la medida aparecía justificada esencialmente en razones productivas siendo la finalidad perseguida el elevar la productividad, que creían que no podía ser la razón de ser ni el objetivo de este Servicio de Apoyo a la Circulación la productividad entendida como un eufemismo de lo que realmente significaba que era un verdadero afán recaudatorio, que su Grupo lo había manifestado en distintas iniciativas desde septiembre de 2009, febrero de 2010, abril de 2010 y más recientemente hacía unos meses cuando apareció una sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, la Sala de lo Contencioso de Sevilla que venía a anular un precepto similar de la Ordenanza de la Circulación de Sevilla en el que se establecía la obligación de que los operarios efectuasen la denuncia. En la de Málaga, en el artículo 45, también se decía que el operario efectuará la denuncia teniendo también ese sentido imperativo, se decía que el Ayuntamiento podrá o la empresa podrá asignar a esos operarios la labor de realizar denuncias pero ese podrá era aplicable al Ayuntamiento, no era aplicable a los operarios que tenían que realizar la denuncia como en el futuro imperfecto del verbo que se utilizaba en este caso con un claro sentido imperativo, no había más que leerlo. Que más recientemente se había dictado otra sentencia en el Juzgado de lo Contencioso administrativo nº 3 de Málaga que venía a darles también la razón en todo lo manifestado hasta el momento, que anulaba una sanción concreta a un usuario que recurrió la sanción porque decía que el denunciante que aparecía identificado, el operario de la grúa no podía aparecer con un número pues ese privilegio o esa mecánica de actuación solamente era admisible en caso de agentes de la autoridad. Que en la sentencia decía que el operario podía denunciar como podía hacerlo cualquier ciudadano pero que esa denuncia no tenía el principio de veracidad que tenían las denuncias efectuadas por agentes de la autoridad.

Asimismo dijo que la sentencia anteriormente reseñada al ser de un Juzgado Contencioso Administrativo no creaba jurisprudencia pero sí sentaba un precedente muy importante que podían seguir otros jueces y que a buen seguro iban a seguir muchos usuarios a la hora de recurrir sus sanciones, que por tanto era el momento de modificar y de rectificar lo que creían que había sido una actuación errónea hasta ese momento, que creían que era necesario que el Servicio de Apoyo a la Circulación conocido como "Grúa Exprés" se atuviese a la legalidad y garantizase sobre todo la seguridad jurídica y la eficacia del servicio, que se volviesen a ver policías locales junto a los operarios de la grúa efectuando las denuncias, que se liberase a esos operarios de la grúa de un papel que no les correspondía y de la presión por parte de los ciudadanos, de la desprotección que sufrían. Que en definitiva todo ello debía hacerse con la necesaria modificación del art. 45 de la Ordenanza. Que era necesario e imprescindible que el Equipo de Gobierno rectificase ese punto y que volviese a ser el interés general el que primase, en este caso concretado en lo que era el buen funcionamiento de la circulación y en ese servicio que para ello tenían que prestar los operarios de ESMASSA, la razón fundamental y la justificación del modo de actuación y que se dejase completamente al margen el afán recaudatorio. Que era de entender que por parte de los socios privados de la empresa mixta municipal lo que quisiesen fuese "negocio, negocio, negocio", estaban en la defensa de sus legítimos intereses, pero la obligación por parte del Equipo de Gobierno era hacer primar sobre ese interés de negocio el interés general y lo que era el apoyo a la circulación por encima de cualquier afán recaudatorio.

El Sr. Brenes Cobos dijo que la moción que llevaban a debate ya la llevaron por primera vez en septiembre del año 2009, habían pasado cuatro años en los que el Partido Socialista continuamente les había estado pidiendo que retirasen esa ocurrencia de poner el sistema de Grúa Exprés en Málaga. En su momento se lo dijo su Grupo, hacía cuatro años, se lo dijeron los trabajadores de la grúa, se lo dijeron los sindicatos de la Policía Local de Málaga, se lo dijeron también las Asociaciones de Consumidores y Usuarios de la Ciudad, le dijeron que estaban incurriendo en un grave error, el confundir la grúa con un sistema de recaudación del Ayuntamiento de Málaga y eran dos cosas muy distintas. Una cosa era un Servicio de Apoyo a la Circulación y otra cosa que el Equipo de Gobierno pretendiese, como hicieron en el año 2012, recaudar un millón de euros con el sistema de la Grúa Exprés en la ciudad de Málaga, eran dos cosas muy distintas. Cuatro años después se habían sumado los tribunales de justicia, tanto el Tribunal Superior de Justicia de Andalucía como ahora también un Juzgado de lo Contencioso Administrativo de Málaga, que les estaba diciendo que no, que el sistema de Grúa Exprés, que el intentar que la grúa pusiese más multas en la ciudad de Málaga a los malagueños no era un buen sistema porque simplemente los señores que iban en una grúa no eran agentes de la autoridad. Que tenía la última sentencia que acaba de salir prácticamente del Juzgado y que en la parte de las conclusiones, el punto nº 1 de la página número 4 decía "*que se ha prescindido del procedimiento y que concurre en vicio de nulidad de pleno derecho*" y eso lo decía la última sentencia y no le volvía a recordar lo que les decía otras sentencias como ésta que les había citado del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía. Que eran dos cosas muy distintas, una cosa era servir realmente de apoyo a la circulación y otra cosa era que el Equipo de Gobierno viese en cada grúa una máquina de recaudar dinero. Que diesen marcha atrás, se lo dijeron en el año 2009, en el año 2013 justamente cuando hacía cuatro años, se lo estaban diciendo al Equipo de Gobierno los Tribunales de Justicia tanto en

Málaga como a nivel de Andalucía. Que no sabían qué intereses estaba defendiendo el Equipo de Gobierno, que entendiesen que su Grupo dudase que aquí estuviesen defendiendo el interés general, porque lo que en este momento se estaba poniendo sobre la mesa era que había una total inseguridad jurídica, tanto para aquellas personas que estaban siendo sancionados como para aquellos a los que les estaban dando el papel sancionador como eran los operarios de las grúas, algo que no se lo permitía y no se lo estaba permitiendo nuestro Ordenamiento Jurídico. Algo tan sencillo como eso, que les pedían que diesen marcha atrás.

El Sr. López Maldonado dijo que no era cierta ninguna de las afirmaciones que se habían efectuado en el seno de esta Comisión. Que no era la primera vez, entendía que no sería la última, que debatían sobre el tema de la grúa y el Equipo de Gobierno mantendría la postura que la sala del TSJA y también salas de tribunales superiores de justicia de otras comunidades autónomas ratificaban como un sistema que era perfectamente legal. Que el procedimiento que se llevaba a cabo utilizando las nuevas tecnologías para que a través de vía telemática se pusiese en conocimiento una infracción que se cometía en la vía pública a agentes de la autoridad que estaban en el seno de este edificio en la planta baja, podían verlo cuando quisiesen y eran ellos quienes incoaban el expediente, eran ellos quienes daban traslado a GESTRISAM que era el órgano que tenía la competencia para instruir ese expediente sancionador, ni siquiera la Policía instruía el expediente sancionador, simplemente lo iniciaba. Ese sistema era perfectamente legal y había sentencias que lo avalaban.

Que la Oposición pretendía ligar, mezclar, confundir y trasladar cosas que no eran ciertas como que se había recaudado un millón de euros. En el año 2013 se habían retirado de la calle menos coches que el año 2012 y menos que el año 2011, pero no porque hubiese un sistema irregular ni porque hubiese un sistema que no contase con todos los parabienes, sino porque había menos coches en la calle, había menos circulación, porque la gente iba entendiendo que en una situación de crisis no se podía arriesgar a dejar el coche encima de la acera. Algunos sí lo hacían impidiendo que un peatón circulase y ese coche estaba cometiendo una infracción y había que retirarlo y lo retiraba una persona que pactó con la empresa una serie de acuerdos en el SERCLA por dos veces, donde se inició ese sistema con todos los parabienes de los trabajadores, de los sindicatos, etc. Que era cierto que después se presentaron algunas reclamaciones que los juzgados habían trasladado.

Que le iba a decir los tres fundamentos de derecho que argumentaba la sentencia del TSJ de Cataluña ante una reclamación igual a la que estaban planteando y decía el juez, "Primero, el sistema estaba avalado, entre otras razones, por el principio de eficacia de la actuación administrativa", "Segundo, el control de la decisión por parte de los agentes de policía, no de los operarios de grúa, mediante este sistema el control de la decisión era por parte de los agentes de la policía" y "Tercero, la garantía del sistema al quedar imágenes y órdenes adoptadas, almacenadas exclusivamente". Todo el procedimiento estaba con fotografías, con informes, en una base de datos, cualquier ciudadano tenía la oportunidad de pedir que le mostrasen la foto del coche que se había retirado. Por todo eso, por muchísimas más razones que debatirían en 2013, probablemente en 2014 y seguro que un poquito antes de la primavera de 2015 también, el voto de su Grupo a ambas mociones iba a ser negativo.

El Sr. Zorrilla Díaz dijo que era bastante probable que fuesen a debatir esta moción dentro de unos meses, a final del 2013, en 2014, iba a depender del Equipo de Gobierno, si no rectificaban en cuanto a ese modelo de Grúa Exprés seguirían presentando mociones en 2013, 2014, 2015 como mucho hasta mayo, que creía que ya después no iban a tener que presentarlas. En todo caso quería apuntarle una cosa al Sr. López que decía que no era cierto nada de lo que habían dicho y la verdad era que le sorprendía, ¿no era cierta la sentencia del Tribunal Superior de Justicia, Sala de lo Contencioso Administrativo de Sevilla, que anuló un precepto de la Ordenanza de Sevilla por declarar la obligatoriedad por parte de los operarios de la grúa de tener que denunciar?, eso no era cierto. ¿No era cierto también la sentencia del Juzgado de lo Contencioso Administrativo nº 3 de Málaga que había anulado una sanción por entender que el gruísta era el denunciante y no lo era el policía local porque no presenció la infracción a pesar de que se le hubiese transmitido la fotografía? Eso era cierto, que reconociesen al menos que había una diversidad de sentencias por parte de los tribunales y que las más recientes estaban dando la razón a aquellos que decían que este procedimiento no era legal, que en todo caso el tema no era pacífico ahora mismo en los Tribunales y en los Juzgados, que era un tema polémico. Que en todo caso creían que razones de seguridad jurídica, de eficacia en el servicio y de derechos de los usuarios -en este caso denunciados- hacían que, al margen de estas sentencias que como les decía las más recientes les daban la razón, fuese necesario modificar este sistema de gestión conocido como Grúa Exprés.

Concluyó su intervención diciendo que le extrañaba que el Sr. López Maldonado se basase mucho más y le diese todo el valor a una sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña por encima de las dos sentencias que les había citado, una era de un Juzgado de Málaga, y que tuviese por seguro que los usuarios iban a utilizar estos precedentes e iban a seguir recurriendo cada vez más basándose en estos argumentos, pudiera ser que antes de 2015 nuevas sentencias judiciales les obligase a rectificar lo que ellos como grupo de la Oposición parecía que no conseguían.

El Sr. Brenes Cobos pidió al Equipo de Gobierno que rectificase el paso que en su día dieron de manera totalmente errónea. Hoy nuevamente los grupos de la Oposición, nuevamente el Servicio de Apoyo a la Circulación, los gruistas, le pedían que retirasen esta Grúa Exprés y nuevamente era un Juzgado de la ciudad de Málaga el que les decía que estaban equivocados y que no sabía que era lo que estaban esperando para rectificar. Que no sabía cuáles eran los intereses ocultos porque de otra manera no era comprensible que no rectificasen cuando se lo estaban pidiendo desde todas las partes implicadas y se lo estaba pidiendo la propia seguridad jurídica de aquellas personas que efectivamente podían haber cometido incluso una irregularidad en cuanto al tráfico y que sin embargo un tribunal de justicia acababa dándoles la razón porque el procedimiento que se seguía no era el adecuado y era un vicio que lo hacía nulo de pleno derecho. Que no sabía qué estaban esperando para rectificar o si lo que estaban esperando era que los Juzgados de Málaga se llenasen de recursos contra las multas que estaban poniendo y que desgraciadamente iban a acabar dándoles la razón a las personas que estaban cometiendo infracciones porque estaban aplicando un modelo que no era el adecuado.

Concluyó su intervención diciendo que estaba en manos del Equipo de Gobierno el rectificar y el rectificar incluso en el día de hoy o si querían en el día de mañana con una rectificación de la Ordenanza, pero que hiciesen algo, que no esperasen a que tuviesen que pasar por la Comisión sentencia tras sentencia, una a una, para rectificar.

El Sr. López Maldonado dijo que creían que estaban en lo cierto y que por eso continuarían con el procedimiento. Que le había leído al Sr. Zorrilla el fundamento de derecho por su formación como letrado porque creía que le podía interesar tener un fundamento de derecho de un Tribunal Superior de Justicia diferente al que ya avaló el procedimiento en Andalucía, el TSJA, en este caso había querido darle conocimiento de otra sentencia de rango superior al Juzgado que había fallado en Málaga para que tuviera también conocimiento de otra sentencia y le había dicho que no era cierto lo que decía porque realmente lo que había dicho sobre la sentencia de Sevilla no era cierto. La sentencia de Sevilla avalaba el procedimiento, lo que le decía era que la Ordenanza de Sevilla que no era la de Málaga, el texto escrito decía que el operario tenía la obligación y contra eso el Juzgado decía que el término obligación era el que quizás debería modificar, eso no ocurría en Málaga y el Sr. Zorrilla Díaz quería hacer una equivalencia, que nada les gustaría más que parecerse a Sevilla en muchas cosas, pero en otras no, en este caso no era así y que lo que le decía del año 15 era porque esperaba que se siguiesen viendo en la misma situación, unos en la Oposición y el Partido Popular en el Equipo de Gobierno, pero que entendía que justo antes de elecciones volverían a tratar el tema de la Grúa Exprés.

Asimismo dijo que el Equipo de Gobierno no se dedicaba a hacer procedimientos inadecuados, sobre todo con informes de intervención en contra, se dedicaban a cumplir la Ley, a hacer las cosas lo mejor que podían y si mantenían ese sistema era porque existían sentencias que lo avalaban. Que no decía que no se encontrasen ante una sentencia y un hecho puntual que había dado la razón a un ciudadano, pero también era totalmente cierto que el procedimiento cumplía todos los parabienes y tenían sentencias que lo avalaban. Que continuarían con el mismo procedimiento y en las próximas mociones aportaría más fundamentos de derechos de otros TSJ para que la Oposición también tuviese conocimiento.

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

Punto nº 8- **Se dio cuenta de Moción presentada por el Portavoz del Grupo Municipal I.U. L.V.-C.A., D. Eduardo Zorrilla Díaz, relativa a la red de carriles bici de Málaga, de fecha 12 de septiembre de 2013, la cual esencialmente es como sigue:**

"Desde el Grupo Mpal. de IULV-CA no creemos que sea un buen balance para Málaga que después de 18 años de gobierno del PP en la ciudad no exista aún una red de carriles bici adecuada en la capital, ya que tan sólo se han ejecutado una pequeña parte de

la misma y los que existen no pueden ser utilizados plenamente porque no reúnen las condiciones adecuadas.

Esta opinión no es sólo la de IULV-CA, sino también la de otros colectivos sociales como la Asociación Ruedas Redondas, que ha denunciado en numerosas ocasiones esta situación. Es más, en un reciente estudio realizado por la organización de consumidores OCU en 11 ciudades, analiza el trazado de la actual red de carriles bici de Málaga y lo califica con una de las notas más bajas, señalando que está entre los menos seguros y peor conectados de España.

Este estudio de la Organización de Consumidores y Usuarios (OCU) ha puesto a prueba la calidad de las vías ciclistas de 11 ciudades de España. Los resultados son reveladores, sobre todo en el caso de Málaga, que junto a Córdoba, Madrid (que dispone de la red más extensa, con 278 kilómetros), Las Palmas y Murcia obtiene la peor calificación de la muestra analizada.

La red de carriles bici de Málaga, con tan sólo 35 kilómetros de longitud ejecutados, una parte pequeña de la red prevista, ha sido calificada como "mala", mientras que en otras ciudades como San Sebastián, que cuenta con tres kilómetros menos, la calificación es "buena".

La OCU señala que la valoración no depende del número de kilómetros de vías ciclistas tanto como de su trazado, comodidad, seguridad, visibilidad o conectividad. Es decir, que las ciudades que arrojan peores resultados reúnen todo tipo de errores de diseño porque no están bien conectadas entre sí, porque no comunican los barrios con el centro, pero también porque invaden las aceras, son estrechas, están mal conservadas o son peligrosas.

A tenor de los resultados de este, solo Sevilla (que ha sido valorada como "muy buena"), Zaragoza y San Sebastián (cuyas vías ciclistas se consideran "buenas") merecen ser calificadas como urbes amigables con los usuarios de la bicicleta, frente a los carriles de Vitoria, Barcelona y Valencia, que son tildados de "aceptables", y Málaga, donde son calificados como "malos".

Hemos estudiado con detenimiento los datos y analizado las posibles causas, que están relacionadas con el diseño inseguro e irracional y con el mal estado de los carriles bici, que, a nuestro juicio, no cumplen con las normas de diseño y seguridad del Plan Director de la Bicicleta.

El principal problema tanto de los nuevos tramos construidos como de los antiguos, es que no se han ejecutado siguiendo los criterios de diseño y seguridad establecidos dentro de las normas básicas de diseño para vías ciclistas recogidas en el capítulo 2 del Plan Director de la Bicicleta. No están conectados entre sí. Más al contrario son carriles dispersos. Una trama irracional que hace que se corten en seco en no pocas ocasiones. A esta falta de conexión se une el problema añadido de su trazado muchas veces entra en colisión con pasos de peatones, paradas de autobuses, salidas de comercio y lugares de recogida de basuras.

El Plan Director de la Bicicleta se realizó con una inversión de 76.000 euros y contó con el apoyo de los usuarios de este medio de transporte. Está incluido en la página web de la GMU dentro del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU). Este documento sin embargo no tiene carácter vinculante. Es decir, no es de obligatorio cumplimiento, por lo que, de hecho, no se ha cumplido, ni se cumple, tanto en los nuevos tramos como en los antiguos.

Los avances que se han realizado para realizar la red de carriles bici consisten más bien en proyectos financiados por otras administraciones y declaración de intenciones, recogidas por ejemplo en el Plan de Movilidad Sostenible de Málaga, que han quedado en el olvido o en mera propaganda pero que no llegan nunca a hacerse realidad en su totalidad.

Aplaudimos las obras para ampliar los kilómetros de carriles bici, así como el hecho de que el PGOU de Málaga incluya un Plan Director de Bicicletas, pero pensamos que hay que ser más ambiciosos y más ágiles para contar cuanto antes con una red adecuada de carriles bicis.

La ejecución de los carriles bicis debe ser realizada en pocas fases o de una vez, si la red del carril bici no se hace cuanto antes las molestias serán mayores y quedará mal conectado como hemos aprendido de la experiencia de otras ciudades. En otras ciudades que ha tardado menos de un año en contar con 80 nuevos kilómetros de carriles bici. Si los carriles bici se van haciendo tan poco a poco sin una idea de conjunto luego vendrán las quejas.

Para hacerlo de esta forma tenemos ahora una oportunidad histórica, el plan andaluz de la bicicleta, que desarrollará la Consejería de Fomento para crear más de mil kilómetros en carriles en las capitales andaluzas, Algeciras y Jerez, y que en la capital prevé la creación de más de 40 kilómetros nuevos de carril bici y la conexión de los existentes.

Este plan es una gran oportunidad para salir del atraso en esta materia, siguiendo así el ejemplo de otras ciudades, como Sevilla, donde la gestión de IU al frente del Área de Movilidad situó esa ciudad entre las tres primeras ciudades europeas tanto en número de carriles bici como en la calidad de la red de carriles bici y en uso de alquiler de bicicletas. No podemos dejar pasar esta oportunidad que nos brinda la Consejería de Fomento que aportaría el 75% del presupuesto para construcción de estos carriles en Málaga.

El Plan Director de la Bicicleta, que se diseñaba la futura red de carriles bici, proyectaba que se iban a triplicar estas vías. Lo que se conseguiría, entre otras actuaciones, con la 1ª fase que uniría el centro con la Universidad, la Térmica y El Candado. Años después de la redacción del Plan y de la aprobación del PGOU, las dos primeras están avanzadas a excepción de pequeños tramos, pero de la última no se conoce ni el recorrido que tendrá.

La Asociación Ruedas Redondas, junto a otros colectivos sociales, está reclamando la ejecución de un carril bici litoral que discurriría por todo el litoral de la ciudad de Málaga, tanto por la zona este, donde no se ha hecho nada, como por la zona oeste, donde hay que conectar los tramos que existen y prolongar la red. Este colectivo exige que se construya un carril bici litoral en Málaga, una vía imprescindible para conformar una mínima red de vías de bicicleta.

En atención a lo anterior, presentamos para su aprobación, si procede, los siguientes

ACUERDOS

1º.- Instar al equipo de gobierno a que se lleve a cabo una evaluación de la situación de la red de carriles bici y futuras previsiones en el marco de un proceso de participación, tal y como se ha propuesto por los colectivos ecologistas y de usuarios de la bicicleta.

2º.- Instar al equipo de gobierno a que mejore la seguridad de la red de carriles bici de Málaga acabando con su peligrosidad, con el cumplimiento de las normas de diseño y seguridad, siguiendo las recomendaciones recogidas en la normativa vigente.

3º.- Instar al equipo de gobierno a seguir ampliando y mejorando la red de carriles bici de Málaga, así como que se realicen las gestiones oportunas para beneficiarse del plan andaluz de la bicicleta, mediante el correspondiente convenio, que en la capital prevé la creación de más de 40 kilómetros nuevos de carril bici y la conexión de los existentes.

4º.- Instar al equipo de gobierno a la aprobación definitiva y la aplicación del Plan Mpal. de Movilidad Sostenible, que junto a la ejecución del Plan Director de la Bicicleta, potencie el uso de la bicicleta en Málaga como medio de transporte con la creación de carriles bici adecuados que permitan a los ciudadanos disponer de un espacio seguro por el que recorrer la ciudad.

5º.- Instar al equipo de gobierno a que, en este sentido, se construya un carril bici litoral, tanto en la zona este como en la zona oeste de la ciudad, totalmente conectados entre sí, y de forma coordinada con el Plan Andaluz de la Bicicleta."

Abierto el debate el Sr. Zorrilla Díaz dijo que ya en otras ocasiones se había comentado y lo volvían a reiterar en esta, que desgraciadamente en nuestra Ciudad tenían un atraso importante respecto a otras ciudades de similar entidad en cuanto a una red de carriles bici bien interconectada, segura y cómoda y un servicio de alquiler de bicicletas público en condiciones. Que ahora no lo decía sólo la Oposición sino que había un estudio reciente de la OCU que había señalado entre once ciudades estudiadas en España que Málaga se encontraba entre las peores en cuanto a seguridad e interconexión de la red de carriles bici, muy por detrás de ciudades como Sevilla que una vez más era la que obtenía mejor nota u otras ciudades también como Vitoria, Zaragoza, Barcelona, San Sebastián que obtenían calificaciones de buenas o de aceptables. Málaga solamente se encontraba mejor que las ciudades de Murcia y Las Palmas. El estudio ponía de manifiesto que la red de carriles bici tenía problemas de seguridad, de visibilidad y también de tramos que se

encontraban desconectados con lo que perdían su efectividad como sistema de transporte alternativo.

Asimismo dijo que junto a lo anteriormente expuesto tenían que se aprobó inicialmente un Plan Director de la Bicicleta con una inversión importante para su elaboración y que fue acogido de forma muy positiva no sólo por el resto de los grupos sino por el conjunto de asociaciones y colectivos interesados en el tema, y al igual que ellos y una vez más tenían que reiterar que el Plan de Movilidad Sostenible de Málaga señalaba una serie de actuaciones muy ambiciosas con respecto a la red de carriles bici de nuestra Ciudad y que su Grupo apoyó plenamente seguía "durmiendo en el sueño de los justos" a la espera de que definitivamente fuese aprobado por el Equipo de Gobierno que lo inició en su momento pero parecía no tener mucho interés en su aprobación definitiva.

Continuó diciendo que los carriles bici que se habían hecho en muchos casos no habían cumplido las normas de seguridad y las indicaciones que se realizaban en el Plan Director de la Bicicleta, no obstante siendo esa la situación actual había que realizar un esfuerzo importante por parte del Ayuntamiento a la hora de mejorar por lo menos las condiciones de seguridad de algunos de esos tramos. Que había que señalar como novedad que actualmente contaban con una oportunidad histórica para renovar, para mejorar e incluso ampliar la red de carriles bici, se trataba del Plan Andaluz de la Bicicleta que prevé la construcción o la posible construcción de cuarenta kilómetros nuevos de carril bici para la ciudad de Málaga, 114 Kms creía recordar para su Área Metropolitana desde Fuengirola hasta el Rincón y en el eje del Guadalhorce, este Plan Andaluz de la Bicicleta planteaba inversiones en las redes de carriles bici de las ocho capitales andaluzas y Jerez, aparte de un trazado de caminos rurales aprovechando vías pecuarias, proyectos en los que los ayuntamientos recibirán una aportación por parte de la Consejería de Fomento del 75% del presupuesto para la construcción y los ayuntamientos tendrán que aportar por su parte, lógicamente, el terreno para la construcción de los carriles bici y una aportación de un 25% del presupuesto con la salvedad de que esa aportación podía hacerse en metálico o podía hacerse también mediante la cesión de la explotación de los derechos del subsuelo, de las tasas que pagaban las operadoras de telefonía móvil y de conexiones por Internet por el uso del subsuelo de nuestras vías, es decir, los ayuntamientos, a pesar de tener problemas de liquidez o problemas de caja, podrán acometer esa parte de su aportación con las cesiones de esas tasas. Que por tanto creían que era una oportunidad que Málaga no debía dejar pasar, contaban en la actualidad con 30 Kms. de carriles bici, algo más, y el conseguir 40 Kms. más sería un cambio sustancial, no solo por la ampliación de los carriles que muchos de ellos estaban previstos como era el carril litoral que conectaría hasta el Candado y que cuyo principal escollo era el Paseo Marítimo de la Malagueta, de la Caleta y del Morlaco que no era una vía propia de esta Ciudad y que ya si lo era como parte del acuerdo que se había llegado por la cesión de los terrenos del Campamento Benítez y por tanto el Ayuntamiento ya no tenía ese escollo a la hora de realizar ese carril bici litoral. Y era una oportunidad además para asegurar la seguridad y la interconexión de la red actualmente existente que creían que no debían de dejar pasar, que por eso proponían a esta Comisión de Pleno los acuerdos que se contenían en la moción.

El Sr. Brenes Cobos dijo que hacía apenas dos meses debatían en esta misma sala sobre la implantación o la poca implantación de carriles bici en la ciudad de Málaga,

desgraciadamente un informe de la OCU a nivel nacional había evidenciado lo que para los malagueños era una realidad y lo había evidenciado a nivel nacional dándoles además una mala marca en cuanto a Ciudad por el mal funcionamiento de sus carriles bici. Que tenían pocos kilómetros de carriles bici, un sistema de alquiler de bicicletas que acababa de empezar, apenas llevaban un mes, y que era claramente insuficiente en comparación con cualquier otra ciudad española, a día de hoy la mayoría de los edificios municipales carecían de aparcamientos para bicicletas, había distritos de la Ciudad que todavía no contaban ni con un solo kilómetro de carril bici, distritos enteros, completos que no contaban ni con un solo kilómetro de carril bici, y esa era la situación que tenían. Y dónde estaban los carriles bici, un informe les decía que estaban totalmente desconectados o que incluso tenían severos problemas de seguridad para los usuarios de las bicicletas y para los peatones. Y les podía poner o citar algunos de los ejemplos que a su Grupo les llegaban, igual que les llegaban al Equipo de Gobierno, porque los mismos escritos que presentaban los ciudadanos en el Registro del Ayuntamiento se los subían a la segunda planta del Ayuntamiento, y era común que fuesen ciudadanos que habían sido atropellados por ejemplo en la puerta del edificio de Hacienda en el carril bici y eso era algo muy común porque allí en su día se hizo un mal trazado y coincidía el carril bici con la parada del autobús. Y era una realidad la que los vecinos del Camino de Antequera denunciaban, que había contenedores de basura sobre el carril bici, y era una realidad de cómo acababa el carril bici que entraba por el Parque y moría en un bordillo a la puerta del Rectorado de la Universidad de Málaga siendo un serio problema de seguridad porque no estaba para nada señalizado ni ese carril bici tenía después continuidad, ni para el Parque ni para la zona del Centro Histórico de la Ciudad, y les estaba poniendo algunos ejemplos sin ya entrar en la zona de Juan de Austria, etcétera, en la que les constaba que los vecinos habían presentado multitud de peticiones y estaban hablando de peticiones incluso de seguridad, que no les estaba hablando de que si gustaba más o menos el color que le habían dado al pavimento, estamos hablando de problemas de seguridad de los ciclistas y era algo que a su Grupo les transmitían y que el Equipo de Gobierno tenía perfecto conocimiento.

Continuó diciendo que en su momento su Grupo dio un voto de confianza a ese Plan Director de la Bicicleta, entendieron que llegaban tarde en el año 2005-06 cuando se incorporó al Plan General de Ordenación Urbana en revisión pero vieron que se podría trabajar y que podrían avanzar de manera suficiente, pero no habían avanzado, ciudades como Zaragoza que en aquel momento apenas tenía hecho ningún trabajo había acabado por superarlos, en cuanto a calidad y en cuanto a cantidad de kilómetros de carril bici; Sevilla quedaba a años luz de Málaga, Barcelona..., ese informe independiente los dejaba entre las cuatro o cinco últimas ciudades en cuanto a problemas de seguridad. Y si Eduardo Zorrilla hacía mención al tema de Campamento Benítez y al tramo del litoral Este, él le iba a hacer otra mención de otro carril bici que los vecinos llevaban años reclamándolo, la comunicación de Churriana con la playa de la Cizaña y con el Campamento Benítez, ese carril bici era también otro histórico dentro de la Ciudad porque el distrito de Churriana era otro de los apenas contaban con carril bici y era lógico que los vecinos de Churriana pidiesen estar conectados mediante carril bici con su playa, algo que a día de hoy seguía siendo un deseo más allá de que hubiese tenido ningún tipo de plasmación pese a las promesas, promesas sí, desde el año 2006, siete años de promesas para hacer un carril bici que a día de hoy todavía no había visto la luz.

Asimismo dijo que el Equipo de Gobierno, quizás previendo ese informe, el 30 de agosto sacó una nota de prensa diciendo que iban a gastar 90.000 euros en los carriles bici de Málaga para comunicarlos entre sí, en fin, que creía que los carriles bici y los ciclistas malagueños merecían que el Equipo de Gobierno les echasen un poquito más de tiempo, que llevaban ya siete años con un Plan Director aprobado y siempre con el voto favorable de la Oposición porque era algo que compartían todos, y lo que no entendían era que el Equipo de Gobierno se lo tomasen de una manera tan, tan relajada y que les tuviesen que sacar los colores incluso a nivel nacional informes independientes como el que habían comentado anteriormente, y que no creía que la ciudad de Málaga se lo mereciera y mucho menos que no estuviesen adoptando las medidas oportunas por la seguridad de los propios ciclistas malagueños.

El Sr. López Maldonado dijo ¿nosotros sacamos un proyecto de 90.000 euros porque tenían sospechas de que iba a aparecer un informe de la OCU?, ¿eso era lo que había querido decir el Sr. Brenes?, se había quedado helado, de verdad, el Equipo de Gobierno llevaba trabajando en los carriles bici desde hacía tiempo, claro que sí, era cierto que no con el mismo éxito que otras ciudades, ¡era cierto!, pero también era cierto que llevaban unos años en una situación de convivencia con obras en media Ciudad, el tema del Metro no creía que se le escapase a nadie y también era cierto que muchas de las discontinuidades que había se estaban uniendo ahora porque se estaba reponiendo en superficie los estragos causados por las obras del Metro.

Continuó diciendo que había algún carril bici que en las obras de reposición del Metro todavía no se había hecho, desde Carlos Haya hasta la Princesa, toda la zona de Barbarela que sabían que ahí iba un carril bici y que Metro Málaga a la hora de reponer no lo había repuesto y que se lo habían comunicado a Ferrocarriles Andaluces y se había comunicado a Metro Málaga y que en estos días estaban hablando con ellos para que se pudiese reponer. Y habían sacado 90.000 euros para conservación y mantenimiento de zonas que los vecinos y los técnicos les trasladaban que era necesario mejorar y en esa línea estaban, la prueba estaba ahí, no creía que el 30 de agosto el Equipo de Gobierno supiese que la OCU estaba elaborando un informe y dijeran: "para solventar el informe de la OCU había que buscar dinero donde no había", que habría una previsión, tenían el dinero, habían ido haciendo proyectos y salió a licitación en esa fecha.

Que fíjense si eran previsores y les interesaban los carriles bici que cuando la Junta de Andalucía dijo que iban a poner diez millones de euros para hacer carriles bici, rápidamente se pusieron a hacer proyectos, proyectos que estaban negociando con la Delegación de Fomento de la Junta de Andalucía en Málaga y que los técnicos llevaban meses pactando itinerarios, uno de ellos el que habían comentado del Rectorado que le recordaba que unía el carril bici que venía de Calle Madre de Dios por Plaza de la Merced y bajaba por Calle Alcazabilla donde no habría carril bici sino una convivencia peatonal con bicicletas al Rectorado y que continuaba hasta la Plaza de Toros y que por Calle Cervantes bajaba hasta el principio del Paseo Marítimo, que le habría oído contarlo muchísimas veces, que algunas de las personas que estaban presente le habían acompañado a algunas reuniones con la Junta de Andalucía, con Costas, para impulsar el carril bici desde el inicio del Paseo Marítimo hasta al menos los Baños del Carmen, porque había un proyecto en los Baños del Carmen que incorporaba un carril bici y lo continuaba

hacia la zona Este. Que habían llegado a tener 35 kilómetros, que deberían tener más, de acuerdo. Ahora que dijesen que no estaban trabajando en el tema, eso le parecía que no se lo creía ningún malagueño.

El sistema de préstamos de bicicletas en un mes tenía más de 1000 personas incorporadas, creía que el camino no era malo, ¿sabían lo que dijo la directora de la DGT cuando vino a inaugurarlo con el Alcalde?, "oye lo que estaría muy bien sería que con la misma tarjeta pudiera ser para el autobús y para el sistema público de préstamo", y le contestamos que era la misma tarjeta, ¿era la primera de España, no? Sí, era la primera de España. ¿Pues sabe lo que estaría muy bien que las bicicletas plegables pudieran subir al autobús?, pero si ya pueden subir al autobús, ¿ah si?, pues sí. Fíjense que en muchas cosas que dependían exclusivamente del Ayuntamiento, los primeros de España, en cosas que había que hacer en connivencia con otras administraciones o convivir con obras y otras cosas era más difícil, y eso era lo que pasaba en la Ciudad, pero que no se apurasen, que el Convenio 75/25 ya se estaba negociado con el Delegado de Fomento en Málaga y según sus palabras iban a ser los primeros en Andalucía que iban a firmar ese Convenio, el Convenio estaba pendiente de firmarse, tres proyectos ya estaban hechos y en el cuarto estaba trabajando Urbanismo, que era el que uniría la zona de Malagueta con la zona de Baños del Carmen por una de las vías que el Concejal de I.U. había comentado que era viable o que ya era del Ayuntamiento y que podrían ejecutarlo, que actitud no se la podían negar por eso y porque comprendía que la Oposición habría entendido también su explicación, comprenderían que no iban a aprobar ninguna de las dos mociones.

El Sr. Zorrilla Díaz dijo que la verdad era que no comprendía nada. Después de la intervención del Sr. López Maldonado y leyendo las peticiones que hacían en la moción esperaba que las apoyara o que apoyara alguna de ellas, porque además no había contradicho muchas de las cosas que estaban reclamando. Que su Grupo no decía que no se estuviese trabajando en el tema, no lo habían dicho, no lo decía la moción ni lo había dicho en su exposición, sí habían dicho y lo habían dicho muchas veces y lo volverían a decir que en Málaga, por desgracia, empezaron a trabajar en el tema muy tarde, tarde y mal, mal en muchas cosas, mal en carriles que se hicieron por encima de las aceras entrando en colisión el ciclista y el peatón que eran las dos partes de la circulación que más había que potenciar y proteger por ser también los elementos más débiles, con carriles que como ahora veían con estudios independientes tenían muchos defectos y eran inseguros, en definitiva habían empezado tarde y mal en este tema pero el sentido de la moción de su Grupo estaba sobre todo en la oportunidad de aprovechar ahora una ocasión histórica, de no volver a repetir los errores del pasado, errores de diez o doce años y que ahora se pusieran al día con la posibilidad que les daba este Plan Andaluz de la Bicicleta.

El Sr. López Maldonado había dicho que lo que dependía solo del Ayuntamiento eran los primeros de España, y lo que dependía de otras administraciones, no. La verdad era que creía que ahí había exagerado bastante, no podía estar más en desacuerdo en esto que había dicho porque además decirlo en relación con el tema de las bicicletas, del carril bici, era un "pelín" incluso temerario. Dependía del Ayuntamiento el tener una red de carriles bici en condiciones en el año 2013 y sin embargo estaban entre las peores ciudades de España y eso era algo que dependía del Ayuntamiento, ¿sabía porqué Sevilla estaba entre las mejores ciudades y siempre estaba la primera en nota?, porque hizo una cosa que

el Ayuntamiento de Málaga no había hecho en este tiempo, a la hora de elaborar el Plan General de Ordenación Urbana integró o recogió como elementos estructurantes de la circulación los carriles bici que se dibujaban en los planos, de manera que eran los propios promotores, los propios privados que desarrollaban unidades de ejecución del planeamiento los encargados de construir esos tramos de carriles bici como una carga urbanística más. Esa previsión era lo que le había dado ahora esa ventaja y tener cerca de 140 kilómetros de carriles bici, creía recordar, en comparación con los 35 kms. que tenían en Málaga y con muchas deficiencias.

Que su Grupo lo que pedían y no encontraba en la exposición del Sr. López Maldonado razón alguna para oponerse era que aprovechasen el Plan Andaluz de la Bicicleta, que se pusieran en marcha y esa asignatura pendiente que tenían se pudiesen poner al día en poco tiempo, porque además como señalaban en la moción y la experiencia de otras ciudades les indicaba, las redes de carriles bici era mejor hacerlas o de una sola vez o en pocas fases, hacer el máximo de obras de una vez de manera que las molestias sobre la ciudad y los ciudadanos fuesen las menores posibles, en todo caso se alegraba de su intervención, el saber que ya tenían claro hacer el carril bici litoral, cuestión que dependía del Ayuntamiento, que ya no dependía del Ministerio de Fomento y esperaba que se hiciese prontamente.

El Sr. Brenes Cobos dijo que la verdad era que no era la primera vez que el Sr. López Maldonado rechazaba una moción en lo que lo que se le pedía o lo que se le exigía era que cumpliesen el Plan Director de Bicicletas que tenía aprobado el propio Ayuntamiento de Málaga desde el 2006 o 2005, que iban con ocho años de retraso en cuanto a carriles bici, en la implantación y fomento del uso de la bicicleta en la ciudad de Málaga, iban con ocho años de retraso y no querían ponerse al día, habían sido los últimos en llegar al alquiler de bicicletas y tenían 400 bicicletas en alquiler, ¿sabían cuántas tenía Zaragoza con la misma población que Málaga?, Zaragoza tenía 1300 bicicletas en alquiler, claro que había mil usuarios y habría muchos más porque llevaban muchos años esperándolo, igual que muchos años llevaban los malagueños esperando que los edificios municipales dispusiesen de aparcamientos para bicicletas, y que los parkings municipales también los tuviesen, muchísimos años, en los mercados municipales, en los entornos de las juntas de distrito, en las bibliotecas municipales podría haber un sistema o un sitio donde los usuarios puedan dejar las bicicletas.

Que el Sr. López Maldonado le quería echar la culpa al Metro de que en Málaga no se hubiesen hecho carriles bici, a Campanillas no llegaba el Metro y tenía cero kilómetros de carriles bici, ni un solo kilómetro de carril bici y no llegaba el Metro, que tampoco llegaba el Metro a Churriana y de poco carril bici disfrutan los ciudadanos de ese distrito o Puerto de la Torre, ¿hablaban del Puerto de la Torre?, ¿y de los carriles bici del Puerto de la Torre?. ¿O hablaban de la situación de la seguridad de los carriles bici del Centro?. Que los ejemplos que le había puesto eran todos del Centro de la Ciudad, no se había ido siquiera a los distintos distritos de la periferia que mantenían en el estado que mantenían, se había ido al corazón de la Ciudad y le volvía otra vez a poner ejemplos, además el Sr. López Maldonado había citado el de la puerta del Rectorado, que lo invitaba a hacer una visita para que lo viese, ellos lo veían a diario, la peligrosidad que suponía para los ciudadanos que iban con una bicicleta y dejaban ese carril bici para incorporarse bien al

Parque, bien al Centro de la Ciudad, que era una situación de riesgo que aparecía todos los días, decenas, centenares de personas que utilizaban ese carril bici, por una mala planificación que habían hecho como Ayuntamiento y estaban poniendo en riesgo la seguridad de los ciclistas que utilizaban ese carril bici. Que le había puesto el ejemplo del edificio de Hacienda con los atropellos.

Que no les decía que fuese una casualidad que hubiesen invertido los 90.000 euros, lo que le quería decir es que era una causalidad, era una causa, el Equipo de Gobierno era plenamente consciente porque tenían a diario el mismo número de quejas como mínimo de la planificación tan mala o de la situación tan mala en la que se encontraban los carriles bici de la Ciudad y los problemas de seguridad, eran conocedores de qué era lo que habían hecho y cómo lo habían hecho de mal. Que su Grupo iba a seguir insistiendo, iban a seguir llevando mociones, iban a seguir haciéndoles llegar las mismas quejas que les hacían llegar a ellos los ciudadanos y que aquí de lo que se trataba era de voluntad política, sin que tuviesen en el papel un Plan Director magnífico y que tuviesen muy buena voluntad de hacer carriles bici y de fomentar el uso de la bicicleta, dentro de unos días iban a tener el Día de la Bici en Málaga, se harían muchas fotos y podía ser que viniese también alguien del Gobierno Central a hacerse una foto con el casco y con el Sr. Alcalde, pero la realidad era que cuando ese señor o esa persona abandonaba Málaga los ciclistas malagueños se encontrarían en esa situación que el informe de la OCU había desvelado al resto de España pero que para los malagueños no era ninguna incógnita saber como tenía el Equipo de Gobierno los carriles bici en la ciudad de Málaga.

El Sr. López Maldonado dijo que el sentido del voto del Equipo de Gobierno era porque entendían que lo que le solicitaban ya lo estaban realizando y no porque estuviesen en contra, que creía que esa línea argumental la habían compartido al menos en las mociones que él defendía como representante del Grupo de Gobierno, que siempre lo había hecho así, si les solicitaban algo que ya se estaba haciendo entendían que no les podían trasladar un sentido afirmativo, cuando les trasladasen algo que no hacían, que esa era su labor como Oposición, ayudarles a construir un futuro mejor para Málaga, entonces le votarían que sí, así lo habían hecho en otras mociones. Que entendía que les pidiesen que pactasen con la Junta de Andalucía el Convenio del 75/25, pero les acababa de trasladar que ya tenían el Convenio, se habían hecho aportaciones, se había mandado a Intervención porque decía el Delegado que se esperasen hasta que tuviesen el visto bueno de la Junta, estaban haciéndolo, ¿qué le decía, sí?, si lo iban a hacer pero si es que lo estaban haciendo; que dedicasen una partida presupuestaria, pero si es que acababan de dedicar una partida a realizarlo; que hiciesen proyectos, pero si es que acababan de hacer tres proyectos, ¿cómo le votaba que sí?.

¿Que podían mejorar?, claro que sí, se lo había dicho, ¿que se habían incorporado tarde?, claro que sí, se lo había dicho, ¿que tenían que avanzar?, claro que sí, esa era la voluntad del Equipo de Gobierno y por eso hacían lo que estaban haciendo y esa era la línea, y entendía que el dinero que se había destinado no era solo para seguridad vial, los 90.000 euros también era para intentar interconectar algunos carriles bici, y claro que había obras que no estaban hechas por el Metro, pues claro que si porque habían tenido la Ciudad abierta durante mucho tiempo y claro que algunas actuaciones no se habían podido hacer. Que les decían que no había Metro en Campanillas, efectivamente, claro que no había

Metro pero podría haberlo habido porque en el convenio que se firmó para la Línea 1 decía que nacía en el PTA, pero luego cuando empezaron a hacer el Metro dijeron "un poquillo más para allá, vámonos para los Asperones" pero que el metro podría empezar en el PTA, de hecho Enrique Romera creía que estaría muy contento de que el Metro hubiese empezado en el PTA, sin duda tendría mucha más lógica haber empezado por la Línea 1 que era donde estaban las cocheras y no el encabezonamiento del Partido Socialista, entonces en el gobierno de la Junta de Andalucía de empezar por la Línea 2 aunque las cocheras estuviesen en la 1, "acababan la Línea 2 y dejaban los trenes en la 1 pero los trasladaban para allá, entonces no, esperate entonces no podemos esperar y nos volvemos a la 1", claro esos eran los diez años que habían estado con el Partido Socialista, ahora esperaba que con Izquierda Unida acabasen ya y se les fuese la idea de dejar la Línea 2 donde la querían dejar y continuase soterrado al menos hasta la Plaza de la Marina, que por no salirse de las mociones el sentido del voto iba a ser negativo por lo que les decía porque estaban de acuerdo con lo que solicitaban pero ya lo estaban haciendo y por eso no podían apoyar las iniciativas.

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 el Portavoz del Grupo Municipal I.U. L.V.-C.A., D. Eduardo Zorrilla Díaz, relativa a la situación de los inmuebles históricos protegidos y progresiva desaparición del patrimonio de la ciudad de Málaga, de fecha 12 de septiembre de 2013, la cual esencialmente es como sigue:**

"En los últimos 15 años, tomando como referencia la aprobación del PGOU de 1997, al que nuestro grupo se opuso, se han demolido en Málaga varios centenares de inmuebles históricos que contaban con algún tipo de protección o afectados por la calificación del BIC del centro histórico.

Además se han perdido innumerables elementos del patrimonio histórico, arquitectónico o artístico de la ciudad en las ejecuciones de las obras en este tipo de edificios, con la permisividad de la administración, o bien por la práctica del denominado "fachadismo" en edificios históricos con Protección Arquitectónica de Grado I, de los cuales tan solo desde el año 2000 han sido afectados 28 inmuebles por esta abominable práctica en el sector urbano de referencia.

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, nos consta que se han producido actuaciones sobre inmuebles históricos y elementos protegidos, edificios y elementos catalogados, que hace que 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.

Existen muchos ejemplos, como en Tomás de Cózar, 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.

También lamentamos que se haya permitido la ruina, la desprotección y los derribos en los edificios de calle Vendeja, y exigimos explicaciones sobre las razones por las que se abandonó durante años los inmuebles para justificar su posterior desprotección y el derribo de importantes elementos históricos y arquitectónicos.

Los edificios de calle Vendeja y Trinidad Grund, de estilo barroco (siglo XVIII) que estaban catalogados por el consistorio antes de su desprotección, contaban con protección arquitectónica de grado 2, lo que obligaba a la conservación de su tipología y determinados elementos como el patio o pinturas murales, pero se decidió desproteger el edificio en la Comisión de Pleno de Urbanismo del 21 de noviembre de 2012, a través de la Modificación Puntual del PEPRI Centro, con el voto en contra del grupo municipal de Izquierda Unida y la abstención del PSOE.

Por esta desprotección se están derribando partes de los edificios, parte de la fachada, para ser vaciados interiormente conservándose en un futuro tan solo la fachada trasera.

Toda la decoración interior de estos importantes inmuebles: carpintería, solería, mármoles, barandillas, vigas, artesonados, no se conservarán y probablemente se vendan, como ha ocurrido en otros inmuebles del patrimonio histórico de la ciudad, como los edificios de calle Mariblanca, Los Mártires, Cobertizo del Conde, Tomas de Cózar y muchos otros derribados bajo el gobierno del PP.

En este sentido, desde IULV-CA mostramos nuestra enorme preocupación porque estamos asistiendo a una acelerada transformación del paisaje urbano de la ciudad, como el aumento de edificabilidad de la margen izquierda del Guadalmedina, con la construcción del edificio de 10 plantas para Hotel de lujo, oficinas y comercial en Hoyo de Esparteros, que también se llevará por delante el edificio de la Mundial.

De hecho, recordamos que IULV-CA presentó una moción para conservar el edificio de La Mundial, que contó con los votos en contra del equipo de gobierno y la abstención del PSOE, en la que se pedía también la rehabilitación de este inmueble.

También, a nuestro juicio, el edificio proyectado supondrá un impacto visual negativo en buena parte del centro y en edificios de su entorno protegidos como el mercado de Atarazanas, conllevaría la demolición del edificio de la Mundial pero también la desaparición de la actual plaza triangular, reflejo de una importante página de nuestra historia.

Por todo ello, nos preguntamos si construir en esta zona un hotel de 10 plantas, que podría estar en cualquier otro sitio de la ciudad, es mejor que mantener un edificio que siempre ha estado ahí y que tiene una singularidad histórica y arquitectónica.

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

ACUERDOS

1º.- 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.

2º.- 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.

3º.- Desaprobar la modificación de elementos del PEPRI Centro relativa a la ribera oriental del río Guadalmedina y modificar la misma en el sentido de preservar el edificio ubicado en calle Hoyo de Esparteros nº 1, conocido como La Mundial."

Abierto el debate el Sr. Zorrilla Díaz dijo que la moción que les ocupaba tenía como objeto una preocupación general que era la desaparición de edificios históricos en la Ciudad en los últimos años y una preocupación más concreta que era la actuación que estaba prevista en Hoyo Esparteros con la ejecución de ese edificio de diez plantas destinado a hotel en el espacio que actualmente ocupaba el edificio conocido como "la Mundial", edificio de gran valor histórico y arquitectónico de nuestra Ciudad.

Que en los últimos quince años, como habían señalado en otras ocasiones, incluso algo más desde la aprobación del anterior Plan de Ordenación Urbana del año 1997 habían desaparecido en la Ciudad una ingente cantidad de inmuebles históricos, de edificios con valor histórico, arquitectónico o cultural, muchos de ellos protegidos y otros que no lo estaban, que eso se había posibilitado mediante modificaciones continuas y sucesivas del PEPRI CENTRO con desprotección de algunos de estos edificios para posibilitar su demolición total o parcial, con la práctica conocida como "fachadismo" que era vaciar todo el interior de un edificio histórico y conservar solo la fachada con lo que ello conllevaba de pérdida de elementos interiores, muchas veces con gran valor artístico como podían ser frescos, murales, artesonados, carpinterías, herrerías, etcétera, elementos que se perdían para siempre del patrimonio cultural de la Ciudad y que en muchos casos aparecían luego en el mercado negro o pasaban a engrosar la colección de algunos particulares o a adornar sus chaléts.

Asimismo dijo que recientemente habían tenido casos denunciados desde Izquierda Unida que los llenaban de preocupación, la lista sería interminable, por citarle algunos casos, Tomás de Cozar, Calle Beatas, Calle Granada donde el conocido palacio del Marqués de la Sonora fue vaciado completamente en su interior y conservada únicamente la fachada, mediante una modificación en su protección para posibilitar la ejecución de un hotel de lujo y que sin embargo años después seguían a la espera y sin noticias de ese hotel. O este verano que habían tenido la triste noticia de la desaparición de un palacio de estilo barroco del siglo XVIII situado entre las calles Vendeja y Trinidad Grund, esta demolición casi total de este edificio se había llevado a cabo gracias a la desprotección que se aprobó en este mismo órgano con el único voto en contra de Izquierda Unida y que luego había posibilitado la demolición de ese edificio histórico del siglo XVIII.

Que en la moción se centraban en el edificio conocido como "la Mundial", que como había dicho en otras ocasiones se trataba de un edificio con un gran valor artístico, era de la misma autoría del arquitecto que hizo los edificios de calle Larios y a diferencia de los edificios de calle Larios estaba mucho mejor conservados en sus elementos interiores, en las molduras, en la escalera central, en elementos de carpintería, lo que hacía que desde el punto de vista artístico fuese digno de conservación, pero además de este valor arquitectónico y artístico, se encontraban con que era un edificio que estaba ligado a la historia de nuestra ciudad, que ha sido sede del Ayuntamiento por un tiempo, provisionalmente, y fue sede también del Gobierno Civil, además de ser la residencia de algunas de las familias más acaudaladas de la burguesía malagueña del siglo XIX, que este edificio iba a desaparecer, fue desprotegido en su momento -también con el único voto en contra de Izquierda Unida- para la construcción de un edificio de diez plantas, un hotel de lujo firmado por el estudio del mundialmente conocido arquitecto Sr. Moneo. Que en su Grupo estarían encantados y estaban encantados de que el Sr. Moneo pudiese ejecutar un edificio en nuestra Ciudad, pero creían que sería preferible en cualquier otro sitio de la Ciudad que no fuese el que se había elegido a costa de la pérdida de un edificio de gran valor histórico y arquitectónico.

A la vista de lo anteriormente expuesto dijo que se sumaban a la reclamación que ya se estaba moviendo desde distintos colectivos y asociaciones ciudadanas que pretendían la salvación de este inmueble y por eso les pedían mediante la presente moción que por parte del Ayuntamiento de Málaga se tomasen cartas en el asunto de la protección con mucha más seriedad de los edificios históricos de la Ciudad, que se sancionasen aquellas actuaciones que fuesen más allá de lo autorizado, que se sancionasen también aquellas actuaciones negligentes de los responsables de la protección de esos inmuebles que provocaban el deterioro de los mismos y asimismo querían que se diese marcha atrás en cuanto a la modificación de elementos del PEPRI CENTRO en la Ribera Oriental para desproteger el edificio de la Mundial y para posibilitar algo que no tenía cabida en el PEPRI CENTRO que era la ejecución de un edificio de diez plantas, que pedían que se volviese a modificar el PEPRI CENTRO en el sentido contrario para que su regulación en este punto quedase como estaba originalmente.

El Sr. Brenes Cobos dijo que hacía apenas una hora había pasado por el Consejo un nuevo expediente de declaración de ruina de un inmueble del siglo XIX en el Centro de la Ciudad con una protección arquitectónica de grado dos; hacía apenas una hora el Equipo

de Gobierno había aprobado la construcción de un edificio de nueva planta con la desaparición en la zona del Soho, del ensanche de Heredia, de dos edificios del siglo XIX, dos edificios del siglo XIX que habían pasado hoy por la GMU y que habían dicho adiós a la ciudad de Málaga o iban a decir adiós a la ciudad de Málaga, y así desde el año 2000 habían pasado en torno a 230 edificios según respuesta del propio Equipo de Gobierno, edificios antiguos, edificios históricos de la ciudad de Málaga que habían desaparecido, recientemente otro edificio del siglo XVIII también había sucumbido a la manera de entender el urbanismo en la ciudad de Málaga que tenía el Equipo de Gobierno y había desaparecido otro claro ejemplo de la historia y del patrimonio monumental de esta Ciudad y ese edificio del siglo XVIII estando de portavoz Marisa Bustinduy motivó que llevase una iniciativa, también llevó una iniciativa Rafael Fuentes para proteger ese edificio y él mismo también había presentado diversas iniciativas para que ese edificio del siglo XVIII se respetase, pero a día de hoy la realidad era que ese edificio había desaparecido, había desaparecido cuando había un expediente abierto para la construcción de un hotel desde el año 2000, trece años después la solución que se le había buscado había sido derribar el edificio del siglo XVIII y esa era la realidad de cómo el Equipo de Gobierno entendía el urbanismo, un urbanismo a la carta, y por eso tenían tantísimas modificaciones, tanto del Plan General como en este caso del PEPRI CENTRO de la Ciudad.

Que en la moción que les ocupaba se hacía referencia a un nuevo caso de urbanismo a la carta y de esas modificaciones, que no cabía un hotel de esas características con esas diez plantas en ese espacio, con el impacto visual que tenía, con la desaparición de la trama urbana, la desaparición de la plaza, de las callejuelas de ese entorno, que el Equipo de Gobierno modificaba el Plan General, el PEPRI y hasta la Unión Europea si hacía falta, aquí lo importante era firmar un convenio urbanístico del que a día de hoy todavía no habían ingresado ni un solo euro y que debido a ello habían tenido que aprobar –hacía escasamente una hora- una modificación de crédito y buscar el dinero que por ese convenio no se había ingresado, punto nº 19 del Consejo de Rector de la GMU de ese mismo día, que su Grupo entendía que el Equipo de Gobierno tenía que estar haciendo otra labor en la GMU y si había un grupo inversor que quería venir a Málaga y hacer un hotel de esas característica y además con un arquitecto del prestigio de Moneo tenía perfectamente encaje en muchísimos puntos de la ciudad de Málaga, había que buscarlos, había que hacer ese trabajo y el trabajo no podía ser modificar el PEPRI CENTRO para que se acomodase al proyecto. Se lo dijeron en el año 2008, que había fórmulas en ese momento y seguía habiendo fórmulas para que ese hotel se pudiese implantar en la ciudad de Málaga, pero no de la forma que el Equipo de Gobierno lo estaba haciendo, destrozando la trama urbana de esa parte de la Ciudad y propiciando la construcción de un edificio con un gran impacto visual en esa orilla, en esa margen del río que iba a afectar a perpetuidad la imagen de la ciudad de Málaga y al paisaje del Centro Histórico, que había hay que ser un poco más coherente a la hora de lo que estaba planteando.

El Sr. Pomares Fuertes dijo que la cuestión que se planteaba en la moción entendía que era justificable en base la opinión de Izquierda Unidad porque la realidad era totalmente diferente o por lo menos la realidad que él veía, porque una cosa era como se veía la realidad y otra muy distinta era tener los datos, que hablaban de varios centenares de inmuebles históricos con un tipo de protección afectadas por ruinas en el Centro Histórico y les pidió que le pasasen esa relación, o si había una cuestión en particular de

algún edificio en concreto como el Sr. Brenes también estaba comentando, también podían hablar de ese edificio en concreto, porque claro se cuestionaba un edificio en concreto con una historia en un momento determinado, una cuestión puntual que habría que analizar y ver el por qué se tomó esa decisión en ese momento. Que nunca se iba a alegrar de que un edificio que de alguna manera podía ser una joya para esta Ciudad por sus circunstancias acabase en ruina, pero habría que estudiar el expediente y analizarlo, pero que de unas cuestiones particulares a unas cuestiones generales iba un trecho y ¿por qué se atrevía a decir esto?, porque no le cuadraba.

Continuó diciendo que la Oposición los acusaba de que eran poco exigentes con estos temas, poco vigilantes, y él desde que estaba en la GMU estaba firmando un montón de órdenes de seguimiento, de ejecución, de rehabilitación y la sensación que tenía era que todos los ciudadanos que vivían en esos edificios decían que eran demasiado exigentes, que cuando exigían una rehabilitación el edificio en cuestión no estaba tan mal, que cuando recababan que tenía que ejecutar tal o cual cosa que no era para tanto. Que la opinión de los ciudadanos era que lo técnicos municipales eran demasiado vigilantes y exigentes en el cumplimiento de la normativa, que esa era la opinión de los ciudadanos y por eso habían presentado todos los recursos que les habían presentado, todos sus planteamientos o que venían a la GMU para hablar con un técnico determinado para explicarle qué era lo que pasaba, sin embargo la Oposición decía que la GMU no era sufientemente exigente, con la ITE habían visto lo mismo, que era verdad que el Ayuntamiento de Málaga había sido más exigente que la normativa nacional y ahora lo habían tenido que rectificar porque habían ido más allá, volvía a decir, con la idea de prevenir justamente ese tema. Asimismo dijo que aparte de la ITE tenían una serie de herramientas, como todos conocían bien, estaba el Catálogo de Edificios Protegidos del PEPRI CENTRO que había recibido más de 77 expedientes de actualización, continuamente se estaba actualizando el catálogo del PEPRI, el Catálogo del PGOU que había aumentado en un 67% los edificios protegidos desde su inicio en el 97, un 67% de aumento con lo cual podían decir que estaban en más de mil edificios protegidos en la Ciudad, tanto en el Centro Histórico como en el resto de la Ciudad, controlados totalmente por los profesionales de esta GMU, incluso no solo los privado sino también los que estaban en manos de la propia Junta de Andalucía.

Asimismo dijo que la imagen de la Ciudad que tenía Izquierda Unida debía ser la de hacía veintitantos años porque desde que gobernaba el Partido Popular en el Ayuntamiento de Málaga se había invertido más de 73 millones y medio de euros en la rehabilitación del Centro Histórico con toda su maquinaria, con toda su eficacia, que habían gastado todos esos millones de euros en subvencionar la rehabilitación, en actuaciones propias directas, en actuaciones públicas de rehabilitación, y de alguna manera ahí estaba y se veía, que el mundo era como se veía y él se quedaba con la imagen del Centro Histórico que tenían la mayoría de ciudadanos de esta Ciudad que cuando paseaban por el Centro decían: "qué maravilla". Que ese era el modelo urbanístico del Equipo de Gobierno, el embellecer el corazón de la Ciudad y que los ciudadanos lo viesen, ese era el éxito del modelo urbanístico del Equipo de Gobierno porque el modelo urbanístico de otros partidos era simplemente poner macetas o jardines verticales. Que él se quedaba con el buen trabajo que acababa de llegar de la GMU con todos estos catálogos de protección, con todas estas medidas, con el trabajo de cada uno de los profesionales que estaban en la calle o detrás de una mesa en un despacho, iniciando todas las medidas necesarias para que

realmente tuviesen la Ciudad de la que ahora disfrutaban y el Centro Histórico y esa maravilla. Y que estaba dispuesto a hablar con la Oposición de cualquier caso particular pero que la imagen de la Ciudad de la Oposición no era la del Equipo de Gobierno ni la de la mayoría de los ciudadanos que vivían en Málaga.

El Sr. Zorrilla Díaz dijo que él no tenía la capacidad del Sr. Pomares para interpretar la opinión de la mayoría de los ciudadanos que vivían en Málaga, creía que el Sr. Pomares tampoco pero que era más aventurado. Que decía que lo que manifestaban en cuanto a pérdidas de edificios históricos en la Ciudad era una opinión particular y nada era más cierto, aparte de que era cierto que su Grupo tenía esa opinión, es que era cierto y que esa opinión la compartían muchos ciudadanos en Málaga, muchos colectivos interesados, aparte había estudios hechos por profesores de la Universidad, había catálogos de los edificios históricos desaparecidos en los últimos veinte años. Que comprendía que el Sr. Pomares llevaba poco tiempo en el cargo pero que por parte de su Grupo iba a tener toda la colaboración posible y estaba dispuesto a hacerle llegar esos estudios para que también los tuviese y pudiese documentarse al respecto, y la realidad que plasmaban esos estudios era que en los últimos quince o veinte años habían desaparecido en Málaga más edificios históricos que en todos los años sesenta y setenta, los conocidos como los años negros del desarrollismo resultaba que habían quedado en poco para lo que el Partido Popular había llevado a cabo o había dejado hacer en los últimos quince o veinte años.

Que no sabía si recordaría cuando debatieron en Pleno la moción que presentó Izquierda Unida y que aprobaron por unanimidad todos los grupos en relación a la protección del Corralón de las Dos Puertas, allí también se hacía alusión a un estudio realizado por un profesor de Málaga de como en los últimos 20 años de los 40 corralones existentes del siglo XIX en Málaga quedaban apenas dos, uno y medio para ser más exactos era lo que quedaba, y esos eran estudios documentados por personas con mucha solvencia en el tema que iba a tratar de suministrarle al Sr. Pomares. Que decía que había que ver caso a caso, cada edificio y que podía ser una desgracia que un edificio pasase a la situación de ruina, el problema de ver caso a caso era que perdían muchas veces la perspectiva general, lo apuntaba el Sr. Brenes hacía apenas un rato en el Consejo Rector de la GMU, habían visto un expediente que hacía alusión a la demolición de un edificio del siglo XIX y otro también de declaración de ruina de un edificio protegido, eso se estaba repitiendo mes a mes y si hacían un cómputo de los últimos meses y no solo de las declaraciones y las resoluciones que aquí se adoptaban sino de las efectivas demoliciones de inmuebles verían que habían desaparecido muchísimos en los últimos años y eso si que era una desgracia para la Ciudad.

Que su Grupo por supuesto que creía que el Centro de Málaga era una maravilla y en cuanto a edificios históricos conservados lo era hacía unos años más que ahora por desgracia y si seguían en esa tendencia dentro de unos años estarían peor en ese aspecto, claro luego cuando elegían a otras ciudades como capital cultural veían un complot, actuaciones extrañas, cuando lo que deberían hacer era un examen de conciencia de cual era el cuidado que tenían con el patrimonio histórico y arquitectónico. Que el Sr. Pomares decía que la sensación que percibían parte de los propietarios era que en muchos casos se era demasiado exigente por parte del Ayuntamiento, que debería de saber que precisamente algunos propietarios de inmuebles, sobre todo propietarios que no vivían en esos edificios

y que compraban los inmuebles para realizar inversiones o para especular con ellos eran los menos interesados en conservarlos, que durante muchos años se había seguido la práctica de dejar que un edificio se fuese deteriorando, si daban un paseo por el Centro podrían ver muchos edificios históricos con las ventanas abiertas, eso era una triquiñuela para hacer que el edificio se deteriorase con mayor rapidez para provocar luego su demolición y la edificación de uno nuevo cuando llegaba el edificio a tal grado de deterioro que verdaderamente estaba en un estado lamentable y se aplicaba siempre la máxima de: "bueno para como está mejor echarlo abajo y hacer uno nuevo". Y esa era la práctica del Equipo de Gobierno desde hacía ya casi veinte años y esa era la práctica que les estaba llevando en tan solo dos décadas a dejar de ser una de las ciudades de España con mayor patrimonio de edificios del siglo XVIII bien conservados, a perder la mayoría de esos edificios. Que el Sr. Pomares apuntaba a que también los edificios propiedad de la Junta, claro que si, de cualquier administración, en todos los edificios debía de actuarse de la misma manera, también en los del Ayuntamiento y les recordó la situación en que se encontraba el Convento San Andrés.

El Sr. Brenes Cobos dijo que esperaban que aprobasen la moción porque entendía que no decía otra cosa que algo que ya se estaba haciendo, por lo menos en los puntos primero y segundo, que era algo que entendían que se estaba haciendo. De manera anecdótica le dijo al Sr. Pomares que entendía que no iba a cesar por ejemplo al Gerente del IMV ni al Sr. Pérez de la Fuente porque en Calle Nosquera habían planificado un techo verde en un edificio que el Ayuntamiento estaba construyendo, que el Sr. Pérez de la Fuente, el Jefe de Arquitectura, también hizo en su día un jardín colgante en el Centro de la Ciudad. Que entendía que el Equipo de Gobierno iba muy lento pero que algo se estaba haciendo y lo que tenían que hacer era justamente implementar ese esfuerzo por tener esos techos verdes, esos jardines colgantes en la ciudad de Málaga, que harían tanto bien al paisajismo, al tratamiento de medianeras, etcétera, que se lo recomendaba, que deberían de haber estado el día antes en la defensa que hizo su compañera Begoña Medina de la moción que se presentó por parte del Grupo Socialista.

Continuó diciendo que la situación que veían los malagueños y las personas que visitaban el Centro Histórico, el corazón de la Ciudad, era la calle Tomás de Cózar, el pasado domingo estuvo a primera hora de la mañana en el Centro y había muchos turistas, cruceristas, afortunadamente, e iban con un plano en el que venían marcados una serie de itinerarios y en la Calle Tomás de Cózar aparecía una equis muy grande encima para que no entrasen y estaba en pleno Centro de la Ciudad a espaldas de la Plaza de la Merced, ¿sabían la problemática de la Calle Tomás de Cózar?, que había más edificios en el suelo, edificios históricos que habían sido derribados, que los que había en pie y los pocos que se mantenían en pie eran un foco de inseguridad y esa era la Calle Tomás de Cózar, el entorno de Calle Beatas, el propio palacio que tenían en Calle Granada en la situación en la que se encontraba, esa era la situación que veían los malagueños y las personas que entraban en la ciudad de Málaga. Que acababan de hablar de ese edificio del siglo XVIII a la entrada del Puerto, que era el primer impacto visual que tenían los cruceristas, en la situación en la que se había quedado tras prácticamente más de una década, justamente con esos intentos para que el edificio no se viniese abajo, se podían llegar a la Plaza de San Pedro de Alcántara, que le recomendaba al Sr. Pomares que hiciese una visita, ellos estarían encantados de acompañarlo, a los edificios municipales y podía ver en el estado en que tenían a los cines

Astoria y Victoria -con diez contenedores de basuras en sus paredes-, o edificios históricos como era la casa natal de Canovas del Castillo o el Convento de San Andrés donde había un proyecto que se anunció una y mil veces para un Museo de Arquitectura Contemporánea y demás pero que al final como muchos otros anuncios al final no pasaban de ser un titular en un periódico, un día de gloria.

Asimismo dijo que en una respuesta del propio Equipo de Gobierno se decía que eran más de 230 edificios con protección arquitectónica los que habían pasado por expedientes de ruina en este Ayuntamiento en los últimos años, desde el año 2000, era una respuesta firmada por el Equipo de Gobierno, que él le había puesto el ejemplo de como ese mismo día había pasado otro edificio que también tenía protección arquitectónica y hacían mención a dos edificios en la zona del ensanche de Heredia, dos edificios del siglo XIX, uno que se demolió no hacía mucho y otro que desgraciadamente tampoco parecía que le fuese a quedar mucha más historia, y recientemente otro palacio en la zona de calle Córdoba también había tenido un problema en las cubiertas y en la Semana Santa una cornisa se desprendió de un edificio en plena Calle Larios y la situación en la que se encontraban muchos edificios del Centro Histórico de la Ciudad, que su Grupo no podía estar de acuerdo con el trabajo que el Equipo de Gobierno estaba haciendo, se lo habían dicho multitud de iniciativas, tanto en el Pleno como en esta Comisión y seguían sin estar de acuerdo y mucho menos que tuviesen una sensación de que se estaba haciendo un buen trabajo porque no se estaba haciendo un buen trabajo, desgraciadamente para la ciudad de Málaga, estaban dejando una ciudad bastante peor en cuanto a Patrimonio Histórico de lo que se encontró el Partido Popular cuando entró a gobernar en el Ayuntamiento de Málaga, bastante peor.

El Sr. Pomares Fuertes le dijo al Sr. Brenes que eso no era ya una percepción, que eso ya era mentira, que las percepciones las aceptaba, que quisiera ver eso lo verían y él lo aceptaba, aceptaba que viviesen con esa negatividad y con esa percepción de la Ciudad que no se correspondía con la de la mayoría de los malagueños y eso bastaba con preguntarles, incluso con ver las estadísticas de los turistas que él no se las inventaba, pero que si querían vivir con esa agonía, con esa ansia ellos verían, pero una cosa era tener una percepción y otra cosa decir que se habían encontrado que esto estaba peor que cuando el PSOE gobernaba y se lo decía alguien que vive y que había vivido toda su vida en el Casco Histórico, desde que era chico, que conocía Tomás de Cózar y Beatas porque eran las calles donde se había criado, que pusiesen las cosas en su sitio porque posiblemente había muchísimas cosas por hacer, en eso estaba de acuerdo, que había que estar siempre muy pendiente de lo que había que proteger, totalmente de acuerdo, pero que no se había hecho nada era falso, no tenía nada que ver el Centro Histórico actual con lo que había hacía veinte años, pero nada de nada, que se diesen un paseo por el Archivo Municipal que a lo mejor los que no tenían memoria eran los miembros de la Oposición. Que si había algo que se veía en la Ciudad era el edificio de Correos, que se pusiesen todos a trabajar, que se estaban haciendo las cosas razonablemente bien, tenían las herramientas precisas y volvía a decir que en ese sentido se estaba haciendo un excelente trabajo con las herramientas que tenía a su disposición esta Gerencia, como por los profesionales de esta Gerencia en el seguimiento de todos estos edificios, aparte de toda la inversión realizada por este Equipo de Gobierno en los últimos años, setenta y tres millones y medio de euros para ayudar a la rehabilitación, que creía que ahí quedaba el trabajo y por cierto, para terminar, si alguien

había salvado la Mundial había sido este Equipo de Gobierno, nadie más, ni ningún otro grupo político ni ninguna otra plataforma, porque ya desde su inicio este equipo de la Gerencia planteo salvar la Mundial a cargo y a costa del privado que era el que iba a tener que hacerlo, que este Equipo de Gobierno salvó la Mundial.

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 el Portavoz del Grupo Municipal I.U. L.V.-C.A., D. Eduardo Zorrilla Díaz, relativa a la situación del Acueducto de San Telmo y su entorno, de fecha 12 de septiembre de 2013, la cual esencialmente es como sigue:**

"La obra de ingeniería más importante del siglo XVIII en Málaga, declarada Bien de Interés Cultural (BIC) en marzo de 2009, se encuentra en este momento abandonada y olvidada en mucho de sus tramos. No ha llegado a ejecutarse en su totalidad, salvo alguna actuación puntual, el plan especial de rehabilitación del Acueducto de San Telmo, una propuesta que recogía en el PGOU y que cuenta desde 2001 con un estudio técnico, que presupuestó este obra por 18 millones de euros, ya que aparte de la rehabilitación, el plan incluye numerosas zonas verdes y equipamientos.

Desde IULV-CA lamentamos que este Plan Especial nunca se llegara a aprobarse de forma definitiva, que se guardará en un cajón y se encuentre totalmente olvidado, por lo que pedimos tanto al Ayuntamiento de Málaga como a la Junta de Andalucía, ambos patronos de la Fundación Benéfica Caudal y Acueducto de San Telmo, que asuman sus responsabilidades respecto al mantenimiento y conservación de este monumento como propietarios y garantes de su protección patrimonial.

Asimismo reclamamos también la inscripción de todos los bienes inmuebles y patrimoniales del acueducto en el Registro de la Propiedad y la creación de lo que sería un centro de interpretación del acueducto en la casa de la finca Quintana, actual sede de Parques y Jardines.

Además recordamos que el actual vicepresidente de la Fundación Caudal y Acueducto de San Telmo es el alcalde de la ciudad, quien a nuestro juicio, debería aplicarse en primera instancia a proteger su ciudad, y que lleva 5 años sin convocar el Patronato de la Fundación correspondiéndole a él dicha convocatoria ya que la presidencia está vacante.

Salvo las actuaciones de recuperación de dos tramos del acueducto prácticamente no se ha hecho nada, aunque el proyecto original pretendía incluso recuperar la traída de aguas, algo que el acueducto realiza sin problemas en sus 5 primeros kilómetros de los 11 que tiene, por ejemplo tan sólo habría que rehabilitar tres kilómetros más para que el agua

pudiera llegar a Parque del Sur y además se podrían construir al lado carriles bici que llegaran hasta el pantano del Agujero y los famosos molinos de San Telmo (dos en la actualidad).

Desde que, con fecha 8 de febrero de 2010, se recepcionaran las obras de Rehabilitación y Consolidación del Acueducto de Sal Telmo, ejecutadas por la UTE COROYFER-SITE, que afectaba a uno de los tramos más visibles del acueducto, poco o nada más se ha hecho para mejorar este Bien de Interés Cultural (BIC) y patrimonio histórico de nuestra ciudad.

Todo ello pese a la promesa de mejorar el entorno del acueducto de San Telmo. Incluso se incluyó en el programa electoral del PP la creación de un parque en el entorno de los Once Ojos del Acueducto de San Telmo dentro del convenio de arroyos con la Agencia Andaluza del Agua.

Señalar también que parte de la desidia municipal y dejadez respecto al Acueducto de San Telmo está haciendo que partes del monumento se estén deteriorando o bien sean dañadas, como ejemplo, que una empresa constructora derribara el pasado 2 de septiembre un trozo del Acueducto.

La constructora, con una licencia caducada para obra menor, derribó un muro que pertenece al Acueducto de San Telmo para acceder a un solar anejo al nº 9 de la Alameda de Capuchinos, situado en la calle Domínguez Ávila. Los técnicos de la Delegación de Cultura de la Junta de Andalucía deberán ahora comprobar la envergadura de los daños y efectuar un informe.

El Ayuntamiento de Málaga ya tuvo que hacerse cargo, hace varios años, de las obras de rehabilitación de otra zona dañada en el Acueducto situada en el Vial de la Cornisa, donde el Consistorio otorgó licencia de obras sin comprobar antes si el proyecto afectaba al Acueducto.

Las lluvias de noviembre del pasado año también han dañado algunas partes de este bien del patrimonio malagueño, sin embargo no se ha actuado para arreglar estos desperfectos.

El acueducto tiene casi 11 kilómetros de longitud, 33 puentes, 30 acueductos y varias arcas. El actual propietario del acueducto es la Fundación Benéfica Caudal y Acueducto de San Telmo.

En atención a todo lo anterior, nuestro grupo plantea para su aprobación los siguientes

ACUERDOS

1º.- Instar al equipo de gobierno a retomar y reactivar el plan de rehabilitación del Acueducto de San Telmo, para la ejecución por fases y en función de la disponibilidad

presupuestaria, tanto de la recuperación de tramos del acueducto como la ejecución de zonas verdes y equipamientos.

2º.- Instar al Ayuntamiento de Málaga y a la Junta de Andalucía, como patronos de la Fundación Benéfica Caudal y Acueducto de San Telmo, que asuman sus responsabilidades respecto al mantenimiento y su conservación como propietarios y garantes de su protección patrimonial.

3º.- Instar al equipo de gobierno a la inscripción de los bienes inmuebles y patrimoniales del acueducto en el Registro de la Propiedad, así como a la creación de lo que sería un centro de interpretación del acueducto en la casa de la finca Quintana, actual sede de Parques y Jardines.

4º.- Instar al equipo de gobierno a la creación de un parque en el entorno de los Once Ojos del Acueducto de San Telmo dentro del convenio de arroyos con la Agencia Andaluza del Agua.

5º.- Instar al alcalde de Málaga, como vicepresidente de la Fundación Caudal y Acueducto de San Telmo, a convocar el Patronato de la Fundación para tratar sobre todos estos asuntos y para retomar la actividad de esta institución que lleva 5 años sin ni siquiera reunirse."

Abierto el debate el Sr. Zorrilla Díaz dijo que como todos conocían el Acueducto de San Telmo fue la mayor obra de ingeniería civil en la ciudad de Málaga en el siglo XVIII y era Bien de Interés Cultural desde el año 2009, que por desgracia el Plan Especial de Rehabilitación del Acueducto todavía no se había ejecutado totalmente, que actualmente eran muchos los problemas que tenía el Acueducto, para empezar había un Patronato que desde hacía unos cinco años no se reunía, la figura del presidente estaba vacante desde que dimitiera el representante nombrado por el Obispado, por tanto en estos momentos no había un control de los ingresos y de los gastos, de lo que se reinvertía o se debía de estar reinvirtiendo en el mantenimiento de este monumento, tampoco se habían llevado a cabo las promesas del Equipo de Gobierno de regeneración del entorno de algunos de los puntos de este Acueducto y entre ellos citaban el parque que se prometió hacía ya algunos años en el entorno del Puente Quintana, conocido como Puente de los Once Ojos. En definitiva se encontraban con una situación preocupante, su Grupo creía que de abandono en los últimos años y salpicada de cuando en cuando por situaciones de verdadera alarma como la que se había vivido recientemente con la triste noticia de la demolición de unos cinco metros del acueducto en la zona del Molinillo por unas obras realizadas con una licencia caducada y en la que además no se le había exigido las garantías necesarias para que la obra no afectase al acueducto colindante.

Continuó diciendo que creían que era el momento de que las administraciones que eran patrones de este Patronato y en concreto la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Málaga tomasen cartas en el asunto y por eso pedían en la moción a ambas administraciones que tomasen en su mano la responsabilidad que tenían y en concreto al Alcalde que era actualmente el Vicepresidente del Patronato, ahora mismo la máxima figura del Patronato al estar vacante la Presidencia, que debía de tomar cartas en el asunto

para reunir de nuevo al Patronato para poner orden en la inscripción de los bienes del acueducto en los registros de la propiedad, para poner orden en las cuentas del Patronato y en la necesaria reinversión para el mantenimiento de este monumento y también para evitar que se volviesen a producir situaciones como la que se ha producido hacía tan solo unos días, obras que afectasen a la integridad del Acueducto y eso ya era responsabilidad directa del Ayuntamiento y de estos servicios urbanísticos, que por todo ello presentaban la moción que tenía el número 10 en el Orden del Día y los acuerdos que creía que ya había explicado suficientemente.

La Sra. Medina Sánchez dijo que su Grupo apoyaba la moción.

El Sr. Pomares Fuertes dijo que estaban de acuerdo con la mayoría de lo que se planteaba por parte del Grupo Municipal de Izquierda Unida, con ese sentido real de que la Fundación llevaba prácticamente cinco años sin reunirse, que por lo que el Secretario comentaba había dificultad para reunir a este grupo de ocho patronos donde estaba el Ayuntamiento, el Obispado, dos patronos de la Consejería de Medio Ambiente, de la Cámara Agraria, de la Agencia Andaluza del Agua, de la Comandancia Naval, de la Cámara de Comercio y el Delegado de Regantes de San Telmo. Que dicho esto solamente corregir un par de cosas, uno que tenía que ser la Presidencia quien convocase, a parte del Secretario de la Fundación, que la Presidencia no estaba vacante, por lo menos por lo que había podido investigar en este tema y leer los Estatutos, que por parte del Obispado era el Obispo el presidente "pro tempore" y era verdad que delegaba en el Dean y que el Dean había cambiado y actualmente era Alfonso Fernández Casamayor, que por lo tanto será el que de alguna manera ejerza la presidencia como reflejaban los Estatutos, que en ese tema estaban. Que el Alcalde era el Vicepresidente y podía delegar en un concejal de esta Corporación.

Continuó diciendo que era verdad que había que actuar, estaba de acuerdo en que de alguna manera necesitaban de un impulso porque si algo estaba claro era que la única institución que ahora mismo defendía y estaba pendiente del Acueducto de San Telmo era el Ayuntamiento de Málaga, porque el Ayuntamiento de Málaga era el que realmente lo hacía con hechos, el que ejecutó la rehabilitación del puente de los Cinco Ojos, el punte de los Once Ojos posteriormente, y era el único que había hecho algo en la rehabilitación en un tema tan importante como el que planteaba Eduardo y en ese sentido estaba de acuerdo en que lo que se necesitaba era una estrategia, que él no entraría tanto en el detalle de lo que hacía falta sino que lo que proponía era instar a la Fundación a que hiciese un Plan Director, es decir, estaba de acuerdo en que necesitaban un Plan Director que les dijese qué rehabilitación tenía que haber, qué tipo de protección, qué plan turístico, que era una de las soluciones que también de alguna manera planteaba el guarda mismo de San Telmo, que lo plantea como posible solución incluso económica a la cuestión, después había que ver lo de los bienes, si estaban inscritos o no lo estaban, de acuerdo, pero que todo eso, incluso todo el planteamiento que se hiciese tenía que partir de que tenía que haber un Plan Director que les marcase el camino a los distintos patrones, que uno de ellos era el Ayuntamiento de Málaga pero que tenía que ver a donde tenían que ir.

Finalizó su intervención diciendo que la propuesta que le hacía a Izquierda Unida y al Partido Socialista era hacer una moción única donde instasen a la Fundación Benéfico

del Acueducto de San Telmo a que convocase lo antes posible una reunión del Patronato donde se abordase la elaboración de un Plan Director sobre el Acueducto de San Telmo, que creía que era lo que podría perfilar el futuro y trabajar todos a una, las distintas administraciones, los distintos patronos, que era hacia donde tenían que ir.

El Sr. Zorrilla Díaz dijo que en principio podía estar de acuerdo con la propuesta que se les planteaba, la finalidad de la moción era precisamente reactivar el Patronato, el que ejerciese sus funciones y pusiese un poco de orden en la situación actual del Acueducto que era realmente de abandono siendo uno de los principales monumentos de nuestra ciudad, el que pueda el Vicepresidente o no convocar al Patronato, la verdad era que no lo había comprobado en los Estatutos y no tenía inconveniente en la modificación que se proponía por el Sr. Pomares en ese sentido; el que se hiciese un Plan Director del Acueducto no les parecía mal, les parecía incluso positivo, si recordar que había un Plan Especial de Rehabilitación que no era lo mismo pero que había aprobado un Plan Especial de Rehabilitación que no estaba ejecutado y era urgente el ejecutarlo. Pero que había una sola cosa que en la que no estaba de acuerdo con el Sr. Pomares, que matizaría al menos, decía que el Ayuntamiento era el único que había hecho algo, era cierto que se había hecho las rehabilitaciones por parte del Ayuntamiento, también era cierto que se había hecho con fondos de otras administraciones y también era cierto que había promesas del Ayuntamiento que no se habían cumplido como era el Parque en el puente de los Once Ojos. Que el acuerdo que se proponía lo aceptaría pero yo le añadiría de entre los puntos que proponían en la moción una cuestión que si era responsabilidad concreta y directa del Ayuntamiento y del Equipo de Gobierno y era el instar al Equipo de Gobierno a la creación de un Parque en el entorno de los Once Ojos del Acueducto de San Telmo dentro del convenio de Arroyos con la Agencia Andaluza del Agua, era algo que además estaba en su programa electoral y era algo que además anunciaron hacía, creía, unos dos años, o sea que si a lo que se les proponía pero añadirían ese punto.

El Sr. Brenes Cobos dijo que estaban a favor del acuerdo.

El Sr. Pomares Fuertes le agradeció al Sr. Zorrilla que aceptase es punto único. Que el tema del parque lo aceptaba porque lo tenían en su Plan de Gobierno y su idea era hacerlo, no hacía falta que se les instase a hacerlo, agradecía que se lo recordase pero no hacía falta que acordasen lo que tenían previsto hacer y si no lo habían realizado hasta ahora suponía que sería por falta de presupuesto para poder ejecutarlo, no creía que fuese una cuestión de desgana en un Plan de Gobierno.

El proponente de la moción indicó que aceptaba la enmienda propuesta respecto de todos los acuerdos inicialmente propuestos, con la excepción del acuerdo tercero que mantenía, por lo proponía la votación separada de ambos acuerdos resultantes, que a continuación se trascriben:

1º.-Instar a la Fundación Benéfica Caudal y Acueducto de San Telmo a que convoque lo antes posible una reunión del patronato donde se aborde la elaboración de un plan director sobre el Acueducto de San Telmo.

2º.- Instar al equipo de gobierno a la inscripción de los bienes inmuebles y patrimoniales del acueducto en el Registro de la Propiedad, así como a la creación de lo que sería un centro de interpretación del acueducto en la casa de la finca Quintana, actual sede de Parques y Jardines.

Tras el debate se procedió a la votación separada de los dos acuerdos, resultando lo que sigue:

- Dictamen favorable en el acuerdo primero, por unanimidad de los Sres. miembros asistentes.
- Dictamen desfavorable en el acuerdo segundo, con el voto a favor del Grupo Municipal I.U. L.V.-C.A y del Grupo Municipal Socialista, y el voto en contra del Grupo Municipal Popular, por lo que, en aplicación de lo establecido en el art. 157.1 del Reglamento Orgánico del Pleno del Ayuntamiento de Málaga, no se continuará con la tramitación plenaria del mismo.

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

ÚNICO.- Instar a la Fundación Benéfica Caudal y Acueducto de San Telmo a que convoque lo antes posible una reunión del patronato donde se aborde la elaboración de un plan director sobre el Acueducto de San Telmo.

Punto nº 11- **Se dio cuenta de Moción presentada el 12 de septiembre de 2013 por la Portavoz y el Concejal del Grupo Municipal Socialista, D.ª María Gámez Gámez y D. Sergio J. Brenes Cobos, relativa al uso de la bicicleta en la ciudad de Málaga, la cual esencialmente es como sigue:**

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

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

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

- Implantar una red continua y segura de itinerarios estructurales de carriles para la bicicleta en la ciudad, tanto en plataforma exclusiva como en coexistencia con los

peatones, sobre todo en el interior del Casco Histórico y de los barrios. La coexistencia con motorizados irá acompañada de diseños urbanos adecuados a la funcionalidad asignada a la vía, medidas de calmado de tráfico y reforzada con una señalización horizontal y vertical apropiada.

- Posibilitar la conexión con el territorio, con una doble finalidad, servir de medio de transporte de carácter interurbano-metropolitano y facilitar las relaciones de los usuarios con la playa y la naturaleza, dando respuesta a las demandas ocio-recreativas, deportivas y turísticas.

- Disponer aparcamientos de bicicletas cerca de los principales equipamientos de la ciudad, aparcamientos de vehículos, colegios, mercado, instituto, en los principales organismos públicos y en las zonas comerciales.

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

El Grupo Municipal Socialista entiende que se siguen dando pasos equivocados en nuestra estrategia compartida de fomentar el uso de la bicicleta en la ciudad de Málaga.

Se está trasladando a la opinión pública malagueña una imagen negativa sobre comportamientos puntuales de usuarios de la bicicleta, haciendo especial hincapié en las sanciones por comportamientos incívicos que se han impuesto en los últimos meses. Posicionamientos no compartidos ni acordados con asociaciones de usuarios de la bicicleta ni grupos municipales como la implantación de la obligatoriedad del uso del casco en ciudad.

Recientemente, el Ayuntamiento ha presentado un sistema de alquiler con 400 bicicletas y 20 estaciones, con un coste disparatado tanto en su inversión inicial, como en su mantenimiento y, además claramente insuficiente para la ciudad de Málaga.

En este sentido se puede citar la realidad de la ciudad de Zaragoza con 1.300 bicicletas en alquiler y 130 estaciones o mencionar la gran distancia a la que nos encontramos en cuanto a la prestación de servicio de la ciudad de Sevilla con 2.600 bicicletas en alquiler y hasta 260 estaciones que evidencia lo lejos que Málaga se encuentra de prestar un servicio aceptable para los ciudadanos.

Un estudio de la Organización de Consumidores y Usuarios (OCU) sobre los carriles ciclistas entre 11 ciudades españolas no nos deja en buen lugar como ciudad. Los parámetros que se han valorado son la extensión de la red, uniformidad, comodidad y conectividad. Como se recoge textualmente en el estudio lo que se demanda para el

fomento del uso y disfrute de la bicicleta por los ciudadanos son redes que permitan un uso seguro, bien señalizadas, con un mantenimiento adecuado, extensas y bien conectadas.

Para Málaga, la situación es valorada como "mala" y con una extensión de la red ciclista que apenas llega a los 35 kilómetros, solo por encima de ciudades como Murcia con 20 km o las Palmas con 11. Sin embargo nuestra ciudad se encuentra muy alejada de la red de carriles bici de ciudades como Sevilla con 140 km, 100 km de Zaragoza o los 130 de Valencia, cuya valoración es muy buena o buena.

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

ACUERDO

1.- Instar a las Áreas competentes del Ayuntamiento de Málaga a implementar acciones relativas al cumplimiento del Plan Director de Bicicletas de la Ciudad de Málaga.

2.- Instar al equipo de gobierno municipal a que se intensifiquen las labores de mantenimiento de los carriles bici existentes en la Ciudad, posibilitando que éstos estén en todo momento en perfectas condiciones de uso, incidiendo en su correcta señalización y eliminación de todos aquellos obstáculos que puedan ser peligrosos para la seguridad de los usuarios de las bicicletas"

A continuación se produjo un debate político conjunto de los puntos números 8 y 11 del Orden del día que se omite en el presente tanto de acuerdo, el cual quedará incluido en el Acta general de esta sesión en el punto primeramente citado.

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

Punto nº 12- **Se dio cuenta de Moción presentada el 12 de septiembre de 2013 por la Portavoz, D.ª María Gámez Gámez y Concejales del Grupo Municipal Socialista, relativa al Servicio de Apoyo a la Circulación en la ciudad de Málaga, la cual esencialmente es como sigue:**

"La iniciativa que se presenta pretende impulsar la acción de gobierno municipal, para la regularización de la situación del Servicio de Apoyo a la Circulación de SMASSA, cuya legalidad ha quedado puesta en entredicho por distintas sentencias judiciales en lo que va del año 2013.

Esta situación de manifiesta indefensión tanto para los ciudadanos como para el personal de la grúa municipal, ya fue advertida por el Grupo municipal Socialista en el mes

de septiembre de 2009, mediante la presentación de una iniciativa ante el Ayuntamiento Pleno. El sistema sigue en entredicho cuatro años después de su implantación y entrada en funcionamiento.

A comienzos del año 2013, se emitió una primera sentencia dictada por la Sección Tercera de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, relativa al recurso interpuesto contra la Ordenanza de Circulación de la Ciudad de Sevilla en el apartado referido a la inmovilización, retirada y depósito de vehículos, recientemente hecha pública.

Fechada en el mes de junio de 2013, una nueva sentencia en este caso del Juzgado de lo Contencioso Administrativo nº 3 de Málaga, ha fallado contra los intereses municipales, recogiendo que concurre vicio de nulidad de pleno derecho en el procedimiento del expediente sancionador en cuestión.

El objetivo es que se lleven a cabo las actuaciones necesarias para dar la cobertura legal suficiente tanto a los ciudadanos como a los trabajadores del servicio municipal, que practican desde hace tres años la retirada de los vehículos de la vía pública sin la presencia directa de la Policía Local.

El sistema implantado, y por el que actualmente se presta el Servicio de Apoyo a la Circulación que lleva a cabo la Sociedad Municipal de Aparcamientos y Servicios S.A. (SMASSA), tal y como ahora confirman ambas sentencias, en la que se recoge que la retirada del vehículo sin la presencia policial en el lugar de los hechos y sin la habilitación oportuna como agente colaborador, flaquea desde el punto de vista legal.

Entendemos, tras las lecturas de las sentencias, que el actual sistema, crea una inseguridad que no es buena ni para las personas a las que se le retira el vehículo, ni para los trabajadores de la grúa que ejercen estas funciones sin la adecuada cobertura legal.

El equipo de gobierno municipal del Partido Popular no puede seguir manteniendo esta situación a sabiendas que esta inseguridad pone en riesgo tanto la seguridad de los ciudadanos, como la de los propios trabajadores, así como la del Consistorio y su patrimonio, al poder declararse nulas las multas por retirada de vehículos.

Cabe recordar que, a pregunta al Pleno de enero de 2013 por el Grupo municipal Socialista, se informa que los ingresos por Tasas, según la Ordenanza nº 21 por retiradas de vehículos y traslado al depósito municipal, por el SAC en el año 2012 ascendió a 978.130 €.

Actualmente los dos modelos que funcionan con la cobertura legal adecuada son: aquel que se lleva a cabo mediante la presencia de la Policía Local, y el que se ejerce en las Ciudades de Madrid y Barcelona por agente de movilidad con las competencias oportunas.

Por lo expuesto, estos Concejales solicitan a la Comisión de Pleno de Accesibilidad, Movilidad, Ordenación del Territorio y Vivienda, la adopción del siguiente

ACUERDO

ÚNICO.- Que de forma inmediata se vuelva a prestar el Servicio de Apoyo a la Circulación con el acompañamiento de la Policía local o que se dote de la autoridad oportuna a los trabajadores que tienen encargada la gestión de la retirada de vehículos de la vía pública a través de la Grúa Municipal."

A continuación se produjo un debate político conjunto de los puntos números 7 y 12 del Orden del día que se omite en el presente tanto de acuerdo, el cual quedará incluido en el Acta general de esta sesión en el punto primeramente citado.

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 13- **Se dio cuenta de Moción presentada el 12 de septiembre de 2013 por el Grupo Municipal Socialista, relativa al Campamento Benítez, la cual esencialmente es como sigue:**

"El Grupo municipal Socialista siempre ha defendido el uso público del Campamento Benítez y siempre se ha opuesto a cualquier operación urbanística de privatización de dicho espacio. Desde que dejó de tener un uso militar, el Grupo Socialista ha venido apoyando la creación de un gran parque en el Campamento Benítez, entendiendo que el interés general de los ciudadanos por recuperar ese espacio, está por encima de la administración pública titular de dichos suelos.

Por eso, el Grupo Municipal Socialista celebró en su día la disposición que tanto Gobierno Central como Junta de Andalucía pusieron encima de la mesa para financiar al 100% el coste del mismo, llegando a disponer de 5 millones de euros con su oportuna modificación normativa desde el Gobierno Central a través de CEDEX, lo que demostraba la firme voluntad de ejecutarlo.

La postura de este Ayuntamiento fue la de exigir una financiación mayor. Dicho convenio quedó en agua de borrajas porque este equipo de gobierno no quiso que otra administración pudiera hacer gala del logro tan necesario para esta ciudad, como lo es el de disponer de mayores espacios verdes.

Al igual que realizaron durante la campaña electoral, durante este año y medio, representantes institucionales del Partido Popular, tanto la ministra de Fomento como el propio alcalde, realizaron el anuncio verbal de la cesión, sin compensaciones, de los terrenos del Campamento Benítez al Ayuntamiento.

Pero de aquellos compromisos solo quedan titulares de prensa y la respuesta del ministerio de Fomento desmintiendo que en ningún momento se planteara esa cesión

gratuita del Campamento Benítez para la ciudad. Finalmente, al parecer la cesión se realizará a cambio de más de 34'9 kilómetros de carreteras de titularidad estatal que pasarían al Ayuntamiento sin contraprestación a cambio como se aprobó en la Junta de Gobierno Local del pasado 5 de julio. Pese a que esta cuestión había sido desmentida por el portavoz del PP en sesión del Ayuntamiento Pleno del mes de febrero de 2013 fue una realidad pocos meses después.

La Orden del Ministerio de Fomento 3426/2005, de 27 de octubre, fija las condiciones especiales para la entrega a los Ayuntamientos de tramos urbanos de la Red de Carreteras del Estado. En dicha Orden se actualizó la valoración a la que el Ayuntamiento de Málaga renuncia. Así se establece que:

a) Tramo urbano de carretera de una sola calzada: 204.644 €/Km de carretera a ceder.

b) Tramo urbano de carretera de dos calzadas: 341.074 €/Km de carretera a ceder.

Acogiéndose a esta Orden, por ejemplo, en febrero de 2007 el Ayuntamiento de Almería llegó a recibir por parte del Ministerio de Fomento de España hasta 22 millones de euros por la cesión de 39 kilómetros de la Nacional 340, clara muestra de los costes y compensaciones a los que no puede renunciar nuestro Ayuntamiento.

De la copia del expediente para la recepción de esos tramos de carreteras de titularidad estatal, se observa que son solo una propuesta de 2 páginas del Departamento de Proyectos y Obras de la Gerencia de Urbanismo y 3 planos realizados por la Oficina de Grandes Proyectos sin que se incluya ninguna información sobre la valoración de mantenimiento, ni informes sobre el estado de conservación y necesidades de estos viales. Son muchas las preguntas que surgen sobre la tramitación de ese expediente sin que aparezca ni quien lo encargó, ni cuándo se comenzó, ni cómo se justifica, ni cuales son los objetivos que como ciudad se persiguen.

Se anunció a mitad del mes de agosto de 2013 que se había firmado la desafectación de los terrenos pasando la titularidad desde el Ministerio de Fomento a Patrimonio del Estado que forma parte del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas como paso previo para la cesión al Ayuntamiento malagueño.

Una vez sea suscrito el acuerdo, Fomento se desvincularía del futuro de los terrenos de Campamento Benítez, y sería el equipo de gobierno municipal el que tendría plena potestad para proyectar y gestionar tanto las obras como los futuros usos. Nada se ha dicho de cómo obtener la financiación para llevar a cabo el proyecto ni sus plazos.

El Grupo municipal Socialista considera imprescindible que se realice una compensación real a la ciudad de Málaga por los 39'5 kilómetros de vías estatales que se recepcionan, y por que esa cuantía debe de repercutir en las obras de acondicionamiento y puesta en calor para la ciudad de Málaga del futuro parque en el Campamento Benítez.

Por todo ello, tiene a bien proponer ante la Comisión de Accesibilidad, Movilidad, Ordenación del Territorio y Vivienda del siguiente ACUERDO

UNICO- Que se realice la correspondiente valoración para la compensación económica por la cesión de los tramos de carreteras al Ayuntamiento de Málaga. Que el Ministerio de Fomento formalice una inversión en el futuro parque del Campamento Benítez, como mínimo por esa a cantidad económica."

Abierto el debate el Sr. Brenes Cobos dijo "una vez más el Campamento Benítez" y que lo que su Grupo le pedía al Equipo de Gobierno en la moción era algo que creía de justicia, que los malagueños supiesen cuánto le había costado a la Ciudad el Campamento Benítez que seguía bajo la tutela del Gobierno de España, es decir que habían pagado una cantidad o que habían renunciado a una cantidad que oscilaba en torno a los veinte millones de euros y a pesar de eso resultaba que el Campamento Benítez seguía bajo la tutela del Gobierno de España. Que esos eran los negocios a los que les tenía acostumbrado el Alcalde-Presidente de la Ciudad que se dedicaba más a pensar en los intereses del Partido Popular -quizás en su faceta como Senador- que en defender los intereses generales de la ciudad de Málaga.

Continuó diciendo que el Equipo de Gobierno no le había contado a los malagueños cuanto les estaba costando el Campamento Benítez, es más les podía enseñar el expediente -si eso se podía llamar expediente- que hicieron sobre la aceptación de treinta y cinco kilómetros de carreteras estatales, ¿sabía de qué se componía ese expediente?, una página y media de una propuesta, una orden del año 2001 -ni siquiera la orden en vigor del año 2005- que eran dos páginas y una página del BOE del año 94, ese era el expediente por el que el Ayuntamiento se había quedado con 35 kms. de carreteras y habían renunciado a una compensación que rondaba los veinte millones de euros. Que la foto del día antes a la que el Equipo de Gobierno dio bastante publicidad le iba a salir a los malagueños por unos 30 millones de euros, unos veinte millones que iban a dejar de percibir por la cesión de esas carreteras a lo que había que sumar lo que al final les iba a costar hacer ese parque y su mantenimiento.

Asimismo dijo que para conseguir eso y para vender eso como un logro hacía años que eso mismo se lo ofrecía el Gobierno Socialista que en ese momento estaba al frente del Gobierno de España que les ofreció hacer un parque allí y entregárselo a la ciudad de Málaga. Y ahora qué tenían: habían pagado veinte millones de euros por un suelo y aparte iban a tener que hacer el parque porque no había ningún tipo de compromiso por parte del Gobierno Central en invertir, ayudar o hacer ese parque y ponerlo en servicio; eso era lo que el Equipo de Gobierno consideraba que iba a ser el parque gratis, eso iba a ser la cesión gratuita del Campamento Benítez. Que le parecía a él que no, que le estaban ocultando a los malagueños algo esencial como era cuanto costó, cuánto les estaba costando y cuánto les iba a costar ese negocio que había hecho con Málaga el Gobierno del Sr. Rajoy, porque había hecho un negocio con Málaga y a costa de los malagueños, les había soltado un suelo, le habían pagado veinte millones de euros por él y encima del parque que había previsto que tenía que hacer el Ministerio "si te he visto no me acuerdo", y encima el Equipo de Gobierno trataba de venderlo y presentarlo como un gran logro.

Que el Equipo de Gobierno estaba timando a los ciudadanos malagueños en el sentido de que no les estaba contando la verdad, ¿dónde estaba la valoración de los 35

kilómetros de carreteras?, ¿cómo hasta en los propios medios de comunicación de ese día se reconocía y se recogía que esta cesión se hacía a cambio de esos 35 kilómetros?, ¿cómo el día anterior el Ayuntamiento de Málaga solamente publicitaba que había sido una cesión gratuita ocultando y tratando de tapar el coste de esos 35 kilómetros?, ¿por qué ese día seguían hablando de 150.000 euros como coste que iba a tener para Málaga esas carreteras cuando el Ayuntamiento de Almería -también gobernado por el Partido Popular- recibió veintidós millones de euros por 39 kilómetros de carreteras, de la N-340?. Que se trataba de la misma carretera que el Ayuntamiento estaba recibiendo, acaso no tenían la Orden Ministerial del año 2005, acaso no tenían esa documentación elaborada por la Oficina de Grandes Proyectos porque ahí se detallaban cuáles eran los tramos de carreteras que habían recibido. Seguidamente le dijo que lo que su Grupo les pedía era que hiciesen esa valoración y que ese dinero no se lo llevase el Ministerio de Fomento de Málaga sino que con ese dinero fuese con el que hiciese que ese parque fuese una realidad.

Finalmente dijo que estaban bajo la tutela del Gobierno Central y ¿quién era el principal perjudicado por esa tutela del Gobierno Central?, el Alcalde que quiso hacer allí un hotel-balneario, un delfinario y que afortunadamente no iba a poder especular con esos suelos, que se remitía a las actas de Pleno del Ayuntamiento y a los propios debates que habían tenido en la Comisión sobre el Plan General de Ordenación Urbana, que el Campamento Benítez será un parque y de eso creía que será de lo único de lo que se podrán felicitar todos pero no del coste final que el Equipo de Gobierno estaba asumiendo, que estaban a tiempo de que el Equipo de Gobierno entrase en razón y que ese dinero no saliese de la ciudad de Málaga, no saliese del bolsillo de los malagueños.

El Sr. Zorrilla Díaz dijo que en todo caso desde Izquierda Unida siempre defendieron que la cesión de los terrenos del Campamento Benítez debía de ser gratuita, tal como la Ciudad lo cedió también gratuitamente al Ministerio de Defensa en su día para un fin que ya hacía años que no se cumplía en aquel lugar, tal y como el Equipo de Gobierno también defendió, que se permitía recordarles al Grupo Popular que durante muchos años reclamó que esa cesión fuera gratuita, claro que en aquel entonces el Gobierno Central era de otro color. Que como había hecho su compañero el Sr. Brenes Cobos apelaba a su sentido de la coherencia, creían que Málaga merecía desde hacía años esos terrenos, que era una buena noticia el que lo hubiesen recuperado y era una mala noticia que no les hubiese salido gratis porque no había salido gratis, no se había tenido que pagar un dinero en metálico pero se había compensado con el mantenimiento de unas vías que suponían un coste anual.

El Sr. Pomares Fuertes dijo que era casualidad llevar la moción el día después de la firma, entonces claro entendía el enfado, más el del Partido Socialista porque en ese sentido Izquierda Unida había sido coherente todo el tiempo, no había visto ninguna oportunidad ni había querido estar en la foto, que él no era muy de foto, pero era verdad que se trataba de una foto histórica y no estar en esa foto pudiendo haber estado comprendía que doliese, que María lo intentó, intentó darles un sobre para salir en esa foto -a lo mejor no tenían ni para sellos-, en definitiva lo intentó para salir en la foto pero ni esas. La foto era que el Benítez ya había llegado a Málaga gracias a todo el trabajo que durante ese tiempo había hecho el Alcalde de Málaga con los distintos gobiernos y que no iba a entrar en detalles.

Que la ministra Ana Pastor proponía una cesión indefinida bajo tutela y eso él lo iba a defender, cualquier bien público patrimonial que se entregase le parecía bien que se impusiera una tutela, si algún día no lo dedicaban a lo que habían dicho en la memoria, que estaba claro que lo iban a dedicar, que ejerciesen su derecho, el Grupo Popular querían ese terreno para un bien público, el PSOE en su época contemplaba el uso hostelero, comercial, fue el Partido Socialista y el Ministerio el que planteaba eso y recuperar 76 millones de euros, le decían al Sr. Alcalde que lo utilizase para hoteles, para lo que quiera pero que a cambio le ingresase 76 millones de euros, ese era el modelo del Partido Socialista, el modelo del Grupo Popular era el de un parque metropolitano, quién había hecho la memoria pidiendo que fuese un parque metropolitano había sido el Equipo de Gobierno, petición que se le hacía directamente al Ministerio, y ahí tenían la financiación, era gratuito.

Asimismo dijo que lo de las carreteras era que las habían pedido, las habían pedido tanto a Carreteras del Estado como a la Junta de Andalucía porque les interesaban, claro que les interesaban, sobre todo en la GMU que cada vez que tenía que hacer una obra había que conseguir los correspondientes permisos. Que esas carreteras pasaban por el Centro de la Ciudad, y desde el Ministerio habrían dicho que no iban compensar por la cesión de las carreteras que para eso ya le daban el Benítez gratis, sí era verdad. Que a ver si cuando la Junta les diese las carreteras los compensaban con algo, que les diesen otro Benítez o que empezasen a poner algo en Arraijanal que si que era un parque metropolitano y no habían empezado todavía a poner nada.

Continuó pidiendo que por favor pasasen página, que ya el Benítez era de Málaga, que se centrasen todos en hacer el parque que querían y olvidasen el pasado, ya no iban a poder salir en la foto, lo sentía, ya no iba a haber más entregas, ya no iban a poder ir pegando codazos para salir en la foto. Que el Benítez ya estaba aquí y lo que tenían que hacer era centrarse en hacer el parque que era su trabajo, en contemplar que se hiciese bien ese parque, en ayudarse mutuamente en la inversión que hacía falta. Que en ese tema de la inversión les podía ayudar la Oposición insistiendo a la Junta de Andalucía en que les echase una mano en la inversión y que considerase que se trata de un parque metropolitano y que les eche una mano y que tengan un parque para los ciudadanos porque al fin y al cabo lo que interesaba eran los ciudadanos. Que los ciudadanos querían ya su parque, su Alcalde se lo había conseguido y el Gobierno Central del Partido Popular era quien lo había concedido.

El Sr. Brenes Cobos dijo que el Sr. Pomares Fuertes podría intentar rescribir la historia pero las hemerotecas estaban ahí y desgraciadamente para el Equipo de Gobierno las hemerotecas decían muy poco de la labor del Alcalde de la Ciudad y del Partido Popular por el campamento Benítez, que estando Celia Villalobos como ministra del gobierno de Aznar salieron esos terrenos a subasta por parte del Ministerio de Defensa, fíjense lo que desde entonces habían venido haciendo o cómo embaucando habían tenido bloqueado durante años, durante ocho años del Gobierno Socialista tuvo bloqueado cualquier tipo de actuación en el Campamento Benítez, bloqueado en los tribunales de justicia y cuando ganó el Partido Popular levantó ese bloqueo. Que ese parque de ser cualquier otra persona Alcalde de la Ciudad lo hubiera hecho y lo hubiera pagado el

Ministerio de Fomento, en esos ocho años hubieran tenido ya un parque hecho y pagado por el Ministerio de Fomento y disfrutado por los malagueños. Y ¿sabe ahora lo que tenían?, que habían renunciado a veinte millones de euros para hacerle un favor al Sr. Rajoy e iban a tener que pagar el parque. Y todo eso para una foto a la que por cierto ni siquiera habían invitado a los concejales de la Oposición porque querían que la foto fuese suya, del Partido Popular, que era quien había hecho que al final los malagueños pagasen 20 millones de euros por esos suelos e iban a tener que hacer ese parque, claro como no había dinero en principio con un milloncito, a ver si los malagueños se iban apañando con un milloncito para no pedirle ahora al Gobierno Central lo que en su momento le exigieron al gobierno de Zapatero que era una inversión como mínimo de 5,7 o 10 millones de euros, ahí estaban las actas de Pleno de del Ayuntamiento en las que el propio Alcalde y el que entonces era Concejal de Urbanismo, defendían que en el Campamento Benítez era una pena que todo fuese parque porque también cabía un hotel balneario -incluso había gente interesada en hacer ese hotel balneario-, o ese delfinario, en definitiva en privatizar una parte del parque, y ahí estaban las hemerotecas y las actas de Pleno y afortunadamente ni el Partido Popular ni el Sr. Alcalde de la Ciudad iban a poder especular con ese suelo que será para uso público como había defendido el Partido Socialista desde las primeras mociones que presentaron en el año 1996, en el momento que dejó de tener uso militar esas instalaciones. Continuó diciendo que si querían les facilitaba la Orden Ministerial donde estaban los kilómetros de carreteras y el pago que le correspondía a la ciudad de Málaga y que el Equipo de Gobierno no quería ver o querían hacer ver a los ciudadanos malagueños que no les había costado y que les había salido gratis la cesión del parque.

Y respecto al modelo que decía el Sr. Pomares que tenía el Gobierno Socialista respecto al PGOU del Partido Popular del año 1997 y los aprovechamientos urbanísticos, le recomendó que fuese al PGOU de 1997 entonces en vigor y viese lo que decía, se leyesen las actas de Pleno del año 2005 y verían como el Alcalde tenía que reconocer que efectivamente tenía esos aprovechamientos urbanísticos y de ahí esa petición, de lo que había en vigor y de lo que el Ayuntamiento tenía aprobado en el planeamiento urbanístico, por cierto aprobado también por el Partido Popular que entonces estaba gobernando.

Que desde la mejor de las voluntades porque su Grupo quería que ese parque fuese realmente un parque y el gran pulmón de la ciudad de Málaga, eran 280.000 metros cuadrados, y por eso llevaban muchos años defendiendo iniciativas en ese sentido, decenas de iniciativas presentadas para que el Campamento Benítez fuese ese gran parque y tuviese ese uso público, pero lo que no querían hacer ni consentir y entendían que el Equipo de Gobierno tampoco debería de hacerlo, era que el Ayuntamiento de Málaga renunciase a esos veinte millones de euros y los repercutiesen en hacer un gran parque como le estaban exigiendo cuando gobernaba al Partido Socialista, y si no que se quedasen en inversiones para la ciudad de Málaga que buena falta hacía, entre otras cosas alguna actuación incluso colindante con ese Campamento Benítez por ejemplo esa plataforma BUS-VAO entre Málaga y Torremolinos, fíjense si ahí tenía encaje el dinero que le estaban perdonando al Ministerio de Fomento, o tendría encaje en tantísimas infraestructuras pendientes, por cierto quince millones de euros valía el Cercanías entre el PTA y la ciudad de Málaga, era muy fácil hacer con ese dinero el Cercanías, que dejasen ese dinero en Málaga que buena falta hacía.

El Sr. Pomares Fuertes dijo que ya veía que no iban a tener ayuda para el tema del parque metropolitano, si la tuvieron los sevillanos en su momento para el parque del Jaramillo. Que se preguntaba que si los hubiesen dejado salir en la foto a lo mejor si les ayudarían, le quedaría esa incógnita siempre, asimismo dijo que si se invitó a la Oposición, que estaba presente un portavoz que le podía decir que recibió la invitación, D. Eduardo Zorrilla, que ambos portavoces fueron invitados al acto. Le pidió al Sr. Brenes que no mintiese más y que se informase, que si quería que lo invitasen a él personalmente tomaría nota y hablaría con el Jefe de Protocolo porque si no el Sr. Brenes se ofendía cuando no era invitado, que estaba muy acostumbrado a dar codazos para subir a los sitios y salir en la foto pero que dejase espacio a su portavoz que en todo caso era su líder.

Concluyó su intervención diciendo que estarían solos otra vez más y tendría que ser el Alcalde el que siguiese luchando por construir ese parque que todos disfrutarían con sus hijos, que irían allí y disfrutarían, pero que la Oposición podría echar una mano y podría olvidarse ya de historias y centrarse en ayudarles a construir el mejor parque.

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 y el voto de calidad del Presidente, 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 14- **Se dio cuenta de Moción presentada el 12 de septiembre de 2013 por la Portavoz y el Concejal del Grupo Municipal Socialista, D.ª María Gámez Gámez y D. Sergio J. Brenes Cobos, relativa a la aplicación de la nueva normativa municipal sobre la Inspección Técnica de Edificios, la cual esencialmente es como sigue:**

"La Inspección Técnica de Edificios es una inspección técnica periódica de los edificios para determinar su estado de conservación, condiciones de estabilidad, seguridad, estanqueidad, consolidación y habitabilidad. El procedimiento para el cumplimiento del deber de conservación se encuentra regulado en la "Ordenanza de conservación e inspección técnica de edificios", cuyo objeto es regular para el municipio de Málaga la obligación de los propietarios de las edificaciones, urbanizaciones, solares, terrenos y demás bienes inmuebles, de conservarlos en estado de seguridad, salubridad y ornato público, de acuerdo con la legislación aplicable.

El Real Decreto Ley 8/2011, en su artículo 21 Inspección Técnica de Edificios, entró en vigor al mes de su publicación en el Boletín Oficial del Estado, es decir debería de haber estado en aplicación en Málaga desde el pasado mes de agosto de 2012.

El Ayuntamiento de Málaga viene retrasando la adaptación de esta ordenanza a la normativa en vigor, de tal forma que en la sesión ordinaria del pleno celebrada en abril de 2013 se produjo la aprobación inicial de la nueva ordenanza que va a regular la Inspección Técnica de Edificios.

Estamos ya en el mes de septiembre y aún desconocemos que va a suceder con la Inspección Técnica de Edificios que tendría que realizarse durante el año 2013. Desconocemos si la nueva ordenanza está ya en vigor, puesto que tras la aprobación inicial, el pleno del Ayuntamiento de Málaga no ha conocido sus alegaciones, si es que las ha habido, o publicación alguna trascurrido el periodo de información pública sin que se hayan recibido alegaciones.

La página web del Ayuntamiento de Málaga y de su Organismo, la Gerencia Municipal de Urbanismo, mantiene como actual la antigua ordenanza sin la adaptación oportuna al Real Decreto aprobado en agosto de 2012, por lo que seguimos teniendo noticias de la confusión en que se encuentran muchos ciudadanos ante la llegada a sus domicilios de informaciones contradictorias sobre la obligación de realizar la Inspección Técnica de Edificios.

El Grupo Municipal Socialista ya en enero y en febrero de este año presentó varias iniciativas solicitando la adaptación de la ordenanza municipal al Real Decreto aprobado, obteniendo la respuesta del Delegado de Urbanismo explicando que ya estaban trabajando en ella y que en breve se aprobaría la ordenanza adaptada.

De haber adaptado la normativa ITE de Málaga al Decreto gubernamental sólo afectaría en este año 2013 a 4.000 edificios, es decir más de 100.000 viviendas tendrían conocimiento de no tener que pasar la Inspección este año, especialmente virulento en Málaga en cuanto a la situación económica de las familias malagueñas.

Asimismo, los socialistas venimos denunciando desde aquél momento que los vecinos de distintos distritos municipales vienen recibiendo cartas de empresas o estudios de arquitectura donde se les informa que sus viviendas necesitan pasar la Inspección Técnica de Edificios pese a que no tienen esa antigüedad de 50 años y pese a los anuncios que por parte de responsables municipales se hizo a los medios de comunicación. Esta situación viene sucediendo en la actualidad, los vecinos siguen recibiendo esas cartas y siguen faltos de información municipal y sin el conocimiento de la nueva realidad establecida en el Real Decreto.

Desde el Grupo Socialista entendemos como responsabilidad del equipo de gobierno municipal evitar estas situaciones, tanto proporcionando mayor información por los canales adecuados como agilizando y flexibilizando las ayudas municipales al respecto, ya que son muchas las personas que tienen que realizar esta obligación y por la actual situación económica carecen de medios para ello.

Con objeto de ayudar a las familias malagueñas con menos recursos a pasar la ITE de sus edificios, y por ende, evitar que el número de expedientes sancionadores se dispare ante la situación de crisis que padecen muchas familias o por simple desinformación, debería ser imprescindible la adopción de algunas medidas por parte del Ayuntamiento de Málaga.

Por todo ello, el Grupo municipal Socialista tiene a bien proponer la adopción de los siguientes

ACUERDOS

1-. Instar al Ayuntamiento de Málaga a que de forma inmediata se retome la aprobación definitiva de la nueva ordenanza Municipal de Conservación e Inspección Técnica de Edificios (ITE), adaptada al Real Decreto-Ley 8/2011, procediéndose a informar y aplicar por parte de la Gerencia Municipal de Urbanismo a la ciudadanía en general de la entrada en vigor de la citada Ordenanza y de los cambios sufridos para 2013.

2.- Que se modifique la Ordenanza Municipal que regula las subvenciones para la realización de la Inspección Técnica de Edificios, para extender la bonificación existente para los discapacitados al colectivo de mayores, puesto que es uno de los más afectados por estas inspecciones y más castigados por la crisis económica y los recortes sociales."

A continuación se produjo un debate político conjunto de los puntos números 3 y 14 del Orden del día que se omite en el presente tanto de acuerdo, el cual quedará incluido en el Acta general de esta sesión en el punto primeramente citado.

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.- TRÁMITE DE URGENCIA

A continuación la Comisión, tras una somera explicación de la urgencia de los temas, por unanimidad de los miembros asistentes, así como con el quórum preceptivo, **declaró la urgencia de los asuntos epigrafiados U1 y U2**, los cuales se trascriben seguidamente:

Punto nº U1.- La Comisión del Pleno de Accesibilidad, Movilidad y Ordenación del Territorio y Vivienda, conoció propuesta del Teniente de Alcalde Delegado de Accesibilidad y Movilidad, de fecha 17 de septiembre de 2013, la cual copiada a la letra dice:

"Asunto: PROPUESTA DE APROBACIÓN DE CONVENIO ENTRE EL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA Y LA APPA PARA LA GESTIÓN DEL CTM Y DE MODIFICACIÓN DE SUS ESTATUTOS.

Se presenta la propuesta arriba indicada, que se basa en el Informe del Área de Movilidad, elaborado por el Técnico de Administración General con el Conforme del Jefe de Servicio de fecha 17 de septiembre de 2013, del siguiente tenor literal:

" En relación con el asunto de referencia, relativo a la aprobación de acuerdos sobre el Centro de Transporte de Mercancías, se informa lo que sigue:

***PRIMERO**.- La Junta de Gobierno Local en sesión ordinaria celebrada el día 13 de septiembre de 2013, en relación con el punto nº 7, adoptó los siguientes acuerdos:*

1. *Aprobar el Convenio adjunto entre la Agencia Pública de Puertos de Andalucía y el Ayuntamiento para la gestión del Centro de Transporte de Mercancías de Málaga.*

2. *La Delegación de la competencia para la firma del convenio en el Tte. Alcalde Delegado del Área de Accesibilidad y Movilidad.*

3. *Aprobar la propuesta de modificación estatutaria adjunta, para su remisión y aprobación, si procede, al Pleno del Ayuntamiento.*

Varias circunstancias requieren la adopción de éstos acuerdos encaminados a un cambio de modelo de gestión del CTM. Entre otras que la gestión del CTM, una vez colmadas las expectativas municipales en materia de vehículos pesados, ordenación del sector, etc..., entra de lleno en el ámbito de la logística regional, cuyas competencias están en manos de la Junta de Andalucía, en virtud del art. 22 de la Ley 5/2001 de Áreas de Transportes de Andalucía, que otorga la dirección y gestión de los Centros de Transportes de interés autonómico a la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, y en atención a la DA1ª de dicha Ley se declaró de interés autonómico el Centro de Transportes de Mercancías del Polígono Industrial Trévenez, de Málaga, objeto de éste convenio.

El convenio de forma resumida tiene el siguiente contenido:

A). El Consorcio CTM de Málaga se mantendrá como titular de los activos inmobiliarios susceptibles de generación de ingresos (patrimoniales y dotacionales) quedando prácticamente sin objeto.

B). Red Logística de Andalucía (RLA) en su condición de medio propio de APPA desarrollará a su exclusivo riesgo y ventura la gestión del Área Logística de Málaga, subrogándose en los derechos y obligaciones del consorcio.

C). En contraprestación por los derechos de explotación cedidos, el Consorcio CTM de Málaga recibirá de Red Logística de Andalucía SA un pago anual de trescientos sesenta y nueve mil setecientos noventa y tres (369.793) Euros, pagadero por mitad en semestres adelantados. La cantidad recibida por el Consorcio, una vez detraídos los posibles gastos que el Consorcio pudiese realizar y que no sean imputables a la gestión del CTM que asume RLA, será distribuida anualmente entre las administraciones consorciadas en la proporción de sus aportaciones al Consorcio, comprometiéndose para ello las administraciones consorciadas a realizar la tramitación que sea procedente de acuerdo con la normativa aplicable al Consorcio.

La finalidad de éste nuevo modelo de gestión es preparar la disolución del Consorcio que queda vacío de contenido, y que podrá disolverse a instancias de cualquiera de las partes consorciadas.

El convenio de gestión fue aprobado incluyendo las modificaciones recomendadas por informe de asesoría jurídica de fecha 1 de agosto de 2013, por el que se da una nueva redacción a la cláusula 4ª , habiéndose incorporado al expediente informe de Intervención General.

Por último indicar que la modificación de los estatutos del CTM resulta necesaria para la realización de la nueva gestión que se pretende a través del Convenio.

SEGUNDO.- *Consta en el expediente informe preceptivo de la Secretaría General del Ayuntamiento por tratarse de asuntos que requieren mayoría especial del Pleno al tratarse de una modificación estatutaria de una organización asociativa como es el Consorcio del Centro Transporte de Mercancías, sin que se haya observado objeción legal que impida su aprobación por el Ayuntamiento Pleno.*

Habiendo sido emitido el preceptivo informe de la Secretaría General del Ayuntamiento que se adjunta junto con el expediente completo de aprobación de Acuerdos de la Junta de Gobierno Local, se propone la adopción de los siguientes Acuerdos:

1.- Aprobar la propuesta de modificación estatutaria del Consorcio Centro de Transportes de Mercancías.

2.- Ratificar el texto del Convenio aprobado por la Junta de Gobierno Local en sesión ordinaria celebrada el día 13 de septiembre de 2013, relativa al punto nº 7, entre la Agencia Pública de Puertos de Andalucía y el Ayuntamiento para la gestión del Centro de Transporte de Mercancías de Málaga.

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

Por todo lo anterior, se propone:

1.- Aprobar la propuesta de modificación estatutaria del Consorcio Centro de Transportes de Mercancías.

2.- Ratificar el texto del Convenio aprobado por la Junta de Gobierno Local en sesión ordinaria celebrada el día 13 de septiembre de 2013, relativa al punto nº 7, entre la Agencia Pública de Puertos de Andalucía y el Ayuntamiento para la gestión del Centro de Transporte de Mercancías de Málaga."

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

El Consejo Rector, por unanimidad de los Sres. miembros asistentes, acordó prestar su aprobación a la propuesta contenida en el mismo.

Punto nº U2.- El Sr. López Maldonado expuso que en cumplimiento de los cambios realizados por el Grupo Municipal Popular en relación a sus representantes en la Comisión de Pleno de Accesibilidad, Movilidad, Ordenación del Territorio y Vivienda, y a tenor de lo previsto en los arts. 149.1 del Reglamento Orgánico del Pleno y 125 a) del Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales, proponía a la Comisión del Pleno de Accesibilidad, Movilidad, Ordenación del Territorio y Vivienda la elección como Presidente y Vicepresidente de la citada Comisión a D. Francisco Pomares Fuertes y

D. Raúl López Maldonado respectivamente, al objeto de su posterior nombramiento como tales por el Sr. Alcalde Presidente, si lo estimase oportuno.

Sometida a votación la propuesta anteriormente reseñada, el resultado de la misma fue el siguiente:

La Comisión, por unanimidad de los Sres. miembros asistentes, prestó su aprobación a la propuesta formulada por el Sr. López Maldonado.

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

Vº Bº
EL PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

Raúl López Maldonado